4 FEBBRAIO 1847. ANNO PRIMO. — N° 3.

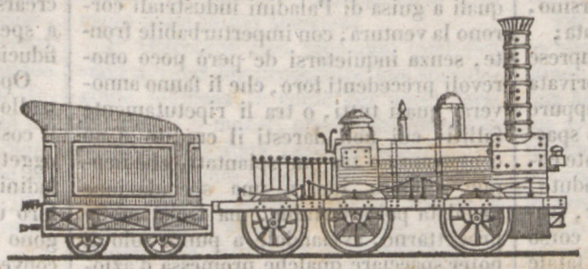
DIREZIONE IN ROMA Via Felice N. 124

La Locomotiva

SI PUBBLICA ogni GIOVEDI'

La Direzione invita i sigg. Gerenti e Fondatori delle Società di Strade ferrate, Battelli a vapore, Miniere, Ferriere ed altri grandi Stabilimenti, ad inviarle una copia dei loro Statuti, perchè se ne possa pubblicare un sunto nella *Locomotiva*. Si pregano egualmente i sigg. Gerenti di far noti i giorni delle Adunanze d'Azionisti, per poterne dar avviso al pubblico.

Le lettere, i gruppi, e qualunque articolo da inserirsi in questo Giornale, non saranno ricevuti se non affrancati.



CONDIZIONI DELL'ASSOCIAZIONE

PER ROMA

Per sei mesi. . . . . ~~5~~ 1 00
Per un anno. 2 00

PER LO STATO E L'ESTERO (franco ai confini)

Per sei mesi. . . . . ~~5~~ 1 20
Per un anno. 2 40

Gli *Annunzi* saranno ricevuti al prezzo di *baiocchi due a riga* di carattere testino, divisa la pagina in tre colonne.

GIORNALE PER GLI AZIONISTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE E D'ALTRE SOCIETA' INDUSTRIALI

SOMMARIO

Strade ferrate Pontificie. — *Pericoli delle concessioni di vie ferrate nell' epoca attuale* (Conte Ilarione Petitti). — *Sulla questione della superiorità di Porto d'Anzio sopra Civitavecchia* (March. Lodovico Potenziani). — Effetti dell'agiotaggio. — *Domanda d'indennità fatta dagli azionisti della strada ferrata da Creil a Saint-Quentin, contro alcuni banchieri inglesi.* Società Nazionale. — *Elezione del Presidente e del Segretario nell' Adunanza generale dei Deputati delle Provincie per la sanzione dello Statuto.* — *Nuovi Consiglieri e Promotori aggiunti nella Presidenza delle Quattro Legazioni e nella Umbro-Perugina.* — Notizie diverse. — *Borsa di Roma.* — *Corso delle azioni di varie strade ferrate italiane ed estere.*

Strade ferrate Pontificie

Pericoli delle concessioni di vie ferrate nell' epoca attuale.

Il termine fatale per la presentazione delle domande di concessione di vie ferrate nello Stato Pontificio, è, com'ognun sa, prossimo a scadere; e la pubblica opinione, desiderosa del beneficio di quelle novelle comunicazioni, avida di conoscere a chi vengano le concessioni accordate, immemore forse d'alcuni avvisi, che pur dati le furono, mal soffre qualsiasi dilazione, e vorrebbe veder tosto decisa ogni vertenza sorta per esse.

L'interesse massimo però della vertenza medesima richiede le più grandi cautele, ed è ancora ufficio di buon cittadino non cessare al proposito dal ripetere gli avvisi, finchè v'ha tempo.

Le linee pontificie in fatti non tanto interessano i sudditi di S. S. e lo Stato Romano intero; interessano l'Italia tutta, osiam dire la stessa civiltà; perchè dall'averle o no compiute e sicure può dipendere di vedere o non veder mai sistemata quella rete stradale, che, a guisa di una grande arteria, dai punti estremi della penisola all'Alpi conducendo nuove forze vitali, può farla risorgere o no, ne' traffichi non solo, ma in ogni maniera di civile progresso.

Onde nasce, che gli amici di questo, alla santa causa italiana devoti, non cessano dal promuovere l'assunto, che debbe fruttare alla penisola ricchezza, potenza, indipendenza; mentre all'opposto coloro che vorrebbero vederci poveri, deboli e schiavi, nulla tralasciano d'intentato per far andare a monte la detta santa impresa.

Nel fine di meglio anzi assicurarla, sianci conceduti ancora alcuni riflessi, certo esposti con animo al tutto imparziale.

Fra tutte le parti della rete ferrata italica, quella pontificia è forse la più importante, e gli errori commessi per essa sarebbero per certo de' più fatali all'italiana prosperità. — In Toscana si poterono commettere impunemente molti errori, la denuncia aperta de' quali venne con rara ingenuità chiamata calunnia dai così delicati promotori d'essi, perchè interessati a velare le mal'arti loro. Imperciocchè bene ordinata, com'è nella Notificazione del 7 Novembre, la linea longitudinale pontificia, le trasversali toscane possono continuare a servir di campo o tema al giuoco, senza che ne avvenga danno alcuno al gran traffico. — Ma se la linea romana, nesso principale tra l'alta e la bassa Italia, venisse per mala ventura a riuscire interrotta in qualche suo punto, allora dovrebbe darsi l'addio ad ogni speranza concepita del nostro risorgimento. — La cosa è di per se così evidente, che reputiam superfluo al proposito ogni ulteriore riflesso.

Se molte fra le linee italiane, già terminate, ed anche incominciate soltanto, ebber fortuna, perchè giunte in tempo ancora ad assicurarsi mezzi d'esecuzione; quelle pontificie, arrivate pur troppo tardissimo, per una rea ostinazione a volerle impedire (Dio la perdoni a coloro che ne han vera colpa!) sono, conviene ammetterlo (posto il necessario principio del nessun concorso governativo), in una assai sfavorevole condizione.

Perchè l'industria privata in fatti possa realmente, e non per giuoco soltanto, assumerne l'impresa, dal Governo saviamente offerta, attese le peculiari sue condizioni finanziere, e perchè possa sicuramente condurla al divisato suo termine, niuno contenderà occorrere ampia raccolta di capitali: — questi aversi a chiedere al credito: — quello interno essere insufficiente all'uopo; doversi perciò far capo de' capitalisti esteri.

Le idee concepite da uomini generosi, i quali credettero poter raccogliere nell'interno tanto che basti per sopperire all'assunto, col mezzo delle economie cumulate, duolci il dirlo, sono vere illusioni; perocchè, attentamente considerata la condizione economica del paese, è facile convincersi, che anche supposto questo più ricco di beni spontanei di quel che non è in realtà, non mai nel breve spazio di pochi anni l'industria e l'economia potrebbero ivi accumulare i capitali occorrenti, quand'anche distraessero alcuni de' capitali ora già investiti in altre industrie, le quali pur ne sarebbero grandemente pregiudicate.

Ma su di ciò reputiamo superfluo ogni discorso, e perchè la cosa troppo facilmente pure comprendesi, e perchè d'altronde la quistione venne dalla stampa periodica dello Stato istesso ampiamente ed egregiamente trattata, per cura dei sigg. Carpi e Potenziani (Ved. *Le Strade ferrate*, ebdomad. bolognese, N° 11 sup., *Il Contemporaneo*, ebdomad. di Roma, N° 1).

L'età dell'oro delle strade ferrate, non ce lo nascondiamo, lettore umanissimo, è passata. Dopo molti sogni felici, finalmente venne la realtà. A coloro, i quali inutilmente vaticinarono li sinistri che sarebbero dérivati dall'abuso del credito, non volle prestarsi fede. Essi giunsero alfine codesti sinistri; ed ora che ne han colti, tuttor sono flagranti, ed è pur troppo framezzo ai medesimi, anzi malgrado essi, che gli ultimi a cominciare l'assunto loro, debbono operare.

Il mal augurato concorso d'una carestia quasi universale, è ancora per giunta venuto ad aggravare la condizione, assorbendo per comprare grano, onde sfamare le popolazioni, ogni capitale di riserva, od inoperoso, ogni economia privata posta in serbo per cumulare; ond'è nata quella penuria, che notasi di numerario, per cui li banchi videro ridotta al minimo la somma tenuta apparecchiata per sopperire ai bisogni del traffico, e questo in più modi resulta notevolmente incagliato.

Quando cotesti indicii non bastassero, lettore umanissimo, a convincerti, che siam caduti nell'appunto temuta gran

crisi commerciale, noi dovremo confortarti a considerare:

1° La decadenza generale del valore al corso dei titoli di credito d'ogni specie (*effets publiques*), di quelli persino, la cui solida fama meglio era fondata;

2° Gli incagli derivati a molte imprese di strade ferrate, all'industria privata concedute; le quali imprese, o neppure si poterono cominciare pel mancato spaccio delle azioni, od anche cominciate cogli acconti toccati delle azioni vendute, non si poterono continuare, perchè, scaduto fino a vile prezzo il valore al corso d'esse, molti azionisti, venuto il fatale *salva chi può*, non riuscendo a vendere per un sacco d'ossa il titolo loro, preferirono vederlo dichiarato perento, anzichè pagare le rate successive d'una impresa evidentemente rovinosa;

3° L'inquietudine derivata alle borse delle varie piazze di commercio, dove concorre una maggior copia di capitali, ed il timor panico, che arresta in esse ogni speculazione, timore ogni dì fatto più grave, e crescente nella stessa, se non in maggiore proporzione, in cui prima notavasi l'imprudente ardire dei giuocatori;

4° Il gran numero di fallimenti gravissimi seguiti delle case bancarie più solidamente costituite, le quali case inspiravano fiducia maggiore; la passività d'esse giunta a segno, che, ridotto ogni fondo attivo al nulla, lasciarono insoddisfatto ogni debito loro;

5° Gli altri fallimenti ancor temuti, prossimi ad avverarsi per riverbero, o contracolpo, come dicesi, anche di persone e case prudenti, che non giuocarono, ma ebbero la disgrazia di fidare nei giuocatori, i quali così le rovinarono;

6° Il notevole aumento dello sconto, fissato dai banchi, o preteso dalle gran case commerciali, più abbondanti di capitali, per l'anticipato pagamento di effetti o cambiali non ancora in matura scadenza; sconto questo tempo fa così tenue per l'abbondanza che allora eravi de' capitali medesimi;

7° L'esitazione, che gli stessi più grandi e più potenti baroni dell'industria mostrano a speculare, sì nell'assumere quai capi nuove imprese di strade ferrate, cui, pochi mesi or sono appena, erano avidissimi di cimentarsi (onde trassero l'enorme guadagno di vendere ai creduli 900 il valore di 500), e sì nel contrar prestiti coi Governi anche di maggior credito, perchè dubitano di trovar tosto, come prima, a collocarne con grasso premio le cedole. Perocchè ognun sa que' prestiti non fatti col danaro proprio, sibbene col prodotto d'esse cedole vendute poi ai privati, cui servono in sostanza di mediatori più che altro, solo per poco anticipando essi, come è ben noto, qualche capitale loro.

8° Finalmente il vedere come quelle imprese, pochi mesi or sono, ancora da tutti riguardate con favore, e corse, or sono dagli speculatori prudenti trascurate, sebben ancora presentino qualche buon indicio di favorevole successo; e più facilmente vengano perciò cotali imprese lasciate a certi cavalieri erranti, i quali a guisa di Paladini industriali corrono la ventura, con imperturbabile fronte, senza inquietarsi de' però poco onorevoli precedenti loro, che li fanno annoverar quasi tutti, o tra li ripetutamente falliti, cui non daresti il credito d'un centesimo, o tra que' spiantati, che neppur seppero ideare una speculazione mandata poi a termine, ma bensì molte progettarne, avviandole a punto solo di poter spacciare qualche promessa d'azione, e quella rivenduta con premio, cedere il luogo, con vituperevol liquidazione, mercè di qualche pretesto per andarne altrove a far lo stesso.

Nel distinguere cotestoro con predicati così severi, noi chiediam scusa al lettore, se ci scostiam da quella moderazione di parole ch'è dovere in qualunque scrittore, e che d'altronde, la Dio mercè, è nel nostro carattere, come nelle nostre abitudini.

Ma informati, che anche taluno di cotesti avvoltoi va spiegando costì li propri artigli, o per conto proprio, o per quello di cert'uni, che tutti i monopolii vorrebbero quietamente godersi, noi crediamo sia pregio dell'opera smascherare codesti avvoltoi; e far conoscere, se pure non si sanno ancora, le arti loro, onde porre Governi e privati in avvertenza, acciò, come a tanti altri già occorse, non vengano accalappiati, e sedotti da siffatti avventurieri.

Nel così bandire a questi la croce, non ci nascondiamo, che nuova messe forse saremo per cogliere, come già ne succedeva altra volta, dell'ampio frutto di poco dicevoli contumelie. Ma ciò malgrado appena sapremo tentarsi nella patria nostra di praticar l'agiotaggio, e di svolgerne l'infausta rete, checchè ne possa succedere, non cesseremo dal cercare di smascherarlo, e dall'avvertire gl'incauti, che ad esso, di mentite spoglie addobbato, fossero per prestar fede, di non credere alle men rette sue arti.

Noi ci purgammo altra volta della menda appostaci di comprendere nell'agiotaggio ogni speculazione de' ricchi capitalisti; — di essere a cotestoro nemici; — d'impedire quel libero progresso industriale, di cui ci vantiamo anzi d'essere zelantissimi promotori. « Colle pa» stoie proposte, ci fu detto, voi rendete » impossibile ogni speculazione di capi» tali, non ve ne fate almeno il promo» tore. »

Altrove lungamente spiegammo che la speculazione reale del giro e rigiro dei capitali, lungi dall'essere da noi condannata, è lodatissima, perchè la riputiam necessaria alla libera azione del vero traffico, onde nasce l'aumento reale della produzione, così necessario alla generale ricchezza e prosperità. Noi allora notammo l'abuso della speculazione soltanto voler proscritto. Quell'abuso che suppone valori chimerici, che inventa e promette guadagni illusorii, che crea capitali fittizi, e di tutte queste mentite ricchezze si serve per elemento di giuoco, per crearsi qualche utile per lui solo reale, a spese de' creduli, ch'ebbero in esso fiducia.

Operando il magico effetto di quel trastullo, che molta voga ebbe anni sono, il così detto *kaleidoscopio*, il quale tanti oggetti ingrandiva e moltiplicava, i Paladini industriali ti pingono ne' progetti loro un'impresa di sicuro esito, ristringono od ingrandiscono, in ragione della convenienza loro, i calcoli preventivi, offrono cauzioni impossibili a darsi, fan patti in somma larghi per modo, che il menomo serio esame basta a farne compiuta ragione.

Quanti di questi progetti mi vennero sott'occhio in pochi mesi! Ma, la Dio mercè, essi vennero prudentemente reietti da una savia autorità in uno Stato italiano! Molti pure in altro Stato vennero presentati; alcuni ricusati, ed altri incautamente accolti, quantunque le stesse troppo larghe condizioni profferte avrebbero dovuto avvertire dell'insidia, se fossero stati giudicati da persone atte a valutare que' progetti medesimi. — Ma il sommo dell'ipotetico, per non dire dell'iperbolico, certo venne appunto nello Stato Pontificio raggiunto dal Progetto Pichi, fatto di pubblica ragione. Noi non crediamo si possa fare di più, ed abbiamo troppo alta idea de' lumi e della presente moralità del Pontificio Governo, per credere, che neppure un momento a quelle strane proposte possa fermarsi, e nè anche degnarsi di discuterle, malgrado l'apparente allettativo, che a guisa d'insidioso amo già venne esibito a pretesto di ben solida cauzione, qual soccorso alle pur troppo dissestate sue finanze.

Siccome altri progetti all'incirca consimili possono, con uguali insidie, prodursi da coloro che vogliono il giuoco, e non le strade, come notava l'ingenuo Deweltz a noi nel discorso tenutoci, e che abbiamo riferito alla pag. 465 del libro nostro *Delle Strade ferrate italiane, e del migliore ordinamento di esse*, preghiamo, nell'interesse generale d'Italia, d'avvertire ai seguenti pericoli essenziali, alle conseguenze che ne possono derivare, ed ai rimedi preventivi, che una consumata prudenza saprà certo dettare a chi con tanto senno, con tanta disinvoltura, con sì benefici effetti regge la somma delle cose costì.

1° Posto per non dubbio, che i capitali indigeni sono insufficienti ad assumere l'impresa, ne nasce, che chiunque alla medesima tra i sudditi voglia attendere, potrà bensì invocare il concorso de' capitalisti indigeni, ma dovrà contemporaneamente fare un appello ai capitalisti esteri principalmente.

2° Nell'epoca innegabile di crise sopraccennata, cotesto concorso de' capitali esteri sarà d'esito ben difficile in realtà; sebbene dicasi, che si hanno profferte di

persone che paiono offrirlo, dubitiamo che poi li fatti corrispondano alle promesse; ed il seguito in Toscana ed a Napoli, dove alcuni concessionarii doveano quanto prima attuare alcune imprese, senza che insino ad ora abbiano trovati li fondi per esse occorrenti, quantunque fastosamente li vantassero apparecchiati, ci porge argomento a credere che un tal fatto per certo si ripeterebbe nello Stato Pontificio tanto più facilmente, che ivi trattasi di linee, le quali si possono presumere di scarso, per non dire nullo prodotto.

3° Per una sola linea, quella d'Ancona a Bologna, di men dubbio esito, certo s'avranno, anche malgrado la crisi in discorso, numerosi avventori, veri capitalisti, nel paese e fuori.

4° Ma se si eccettua quella linea, con ragione altrove chiamata *eccellente*, la quale sicuramente potrebbe in tempo brevissimo attuarsi, quanto alle altre tre linee, che pure a nostro parere chiamiamo *mediocre* (da Roma al confine napoletano), *cattiva* (da Roma ad Ancona), *pessima* (da Roma a Civitavecchia), o si corre pericolo di non vedere appaltatori serii, che vogliano attendere alle imprese; o le condizioni d'esse, troppo chiaramente presunte dover essere quali vennero accennate dai predicati con cui distinguonsi, lascian luogo a credere, che le speculazioni non saranno che in un sol caso attuate, quello cioè in cui, non disgiunte le speculazioni medesime, quella eccellente sarà impiegata a bonificare le altre.

5° L'opposta sentenza di coloro, che fanno profferte per concessioni disgiunte; quanto alla strada eccellente, non ci stupisce, perchè al tutto naturale; ma rispetto alle altre tre linee, ci pare un tale errore di speculazione, che se gli aspiranti sono in buona fede, la moralità governativa non concede, che si lascino correre a certo fallimento. Se poi essi sono di quegli accennati Paladini, i quali cercano avere una concessione qualunque, a fine di spacciare sulle piazze estere buon numero di promesse d'azioni, lucrando per esse un premio, salvo a non far poi la strada, non si vede quale interesse o motivo vi sarebbe a conceder cosa impossibile ad attuarsi; epperò vi è argomento a pensare, che se non si combina una concessione sola, fatta a chiunque, purchè si provi idoneo e risponsale, nessuna di quelle tre linee, che sono in condizione men buona, verrà mai attuata e compita, e la città capitale dello Stato sarà mancante di esse; e la grande arteria italiana sarà infallantemente interrotta; e quella sorgente di prosperità per l'intera penisola, che è oggetto del comune voto d'ogni buon Italiano, tornerà interamente fallita.

6° Ma, dice taluno: fondato il principio della concorrenza e della pubblicità; stabiliti patti chiari, precisi, strettamente vincolanti, fissata un'adequata ragguardevol cauzione, essa risponde dell'osservanza delle pattuite condizioni; e se la società manca alle sue promesse, tanto peggio per essa, si sequestra la somma depositata, impiegandola per conto della fallita impresa.

7° Oltrecchè non sappiamo qual pro siavi a voler far proseguire una speculazione rovinosa, e come ciò possa farsi mancando li mezzi, non crediamo poi la somma depositata (solitamente $^1/_{10}$ od $^1/_{20}$) sufficiente a cautelare l'esecuzione della strada; perchè appena servirà a principiare l'assunto, il quale tornerà *interamente* fallito, e la strada non si avrà egualmente, non potendosi terminar mai.

8° Ma, si soggiunge, la concessione sarà accordata a potente casa bancaria, la quale col proprio estesissimo solido credito saprà migliorare una speculazione a primo aspetto men buona: e la strada sarà fatta quanto prima, e li vostri malaugurati vaticinii torneran falliti.

9° Noi auguriamo vero il pronostico; chè certo non ci consolano le poco fauste apparenze di reale esecuzione, che vediamo nelle vie ferrate pontificie. — Ma però notiamo: la potenza della casa bancaria per nulla influire allo scopo; ordinandosi da essa una società *anonima*, gli azionisti della quale, e non il potente banchiere, avranno il carico dell'assunto. Il credito anzi di quel barone dell'industria servirà a far pagare più care le azioni da esso emesse, con miglior premio. Nè tutto il possibile credito, tutta la più grande potenza di lui ad altro serviranno, che a far meno infelice la speculazione del banchiere sudetto, *mercè del giuoco*, ma quanto alla speculazione della *società anonima*, sarà sempre rovinosa e perdente, se le condizioni tecniche ed economiche d'essa tale la costituiscono.

10° *Queste condizioni* adunque, quanto *il credito* ed *i mezzi* de' concorrenti all'impresa, uopo è studiare prima accuratamente, non con parziale tendenza a voler vedere probabile profitto là dove assolutamente non può quello prevedersi, ma con severa esattezza, che piuttosto suppone men buone le condizioni medesime, per non lasciarsi trarre ad illusioni, che non crederle ottime, quando in realtà tali non fossero poi.

11° Ancora; importa non lasciarsi indurre a convenzioni con uomini, i cui precedenti di fallito, d'avventuriere, di già noto per rovinose speculazioni, qualificano poco onesto od almeno incapace. Ai patti larghi di cotestoro aprasi l'occhio, di grazia, pensando che non esitano a promettere, senza punto imbarazzarsi poi di mantenere. Potrebbero al proposito citarsi precedenti e fatti attuali, che dimostran molto fondata la consigliata riserva verso alcuni tra i notoriamente aspiranti a codeste concessioni, ma crediamo dovercene dispensare per atto di moderazione. Al postutto l'umano lettore, se dovrà avere al proposito ingerenza costì nella bisogna, saprà fare le applicazioni opportune. Chè vi sono certe riputazioni sì fattamente note, che non è difficile il guardarsene volendolo davvero.

12° Finalmente; ricordando il precetto altrove insegnato, conchiuderemo: le strade ferrate *essere uno de' più segnalati beneficii dell' attuale incivilimento*; ma aversi anche d'esse, come d'ogni altra umana istituzione, ad usare con *moderazione* e *temperanza*, perchè in difetto esse pure, come le migliori di tali istituzioni, possono esser causa de' più gravi sinistri.

Cotesta moderazione e temperanza consigliano, nel caso tutto speciale dello Stato Pontificio, ad avvertir bene a non ingerirsi con gli accennati avventurieri, ed a preferire coloro, che faran risultare avere già raccolti li mezzi occorrenti, od avere fondata lusinga di poterli successivamente raccorre; — che si mostreranno atti a speculazione di tale natura; — che per onorevoli precedenti faran presumere che, se non tralasceranno, come di ragione, d'invocare l'altrui concorso, non si ritireranno però, come certi speculatori, dall'assunto appena spacciate le azioni; ma, rimanendo in esso, sapran governarlo con specchiata onestà e con accorto intendimento; — e se avviseran per certo, com'è giusto, a ritrarre dall'investimento de' capitali loro un lucro adequato, contemporaneamente penseran tuttavia a procacciare al paese que' vantaggi, che possono derivargli da una *non interrotta* rete stradale.

I sudditi pontificii, dopo lamentevoli circostanze, sulle quali meglio è tirare un velo, mutata la tendenza del Governo loro, mercè di quel *Sommo Intendimento* miracolosamente chiamato a reggerli ed a beneficarli, a mille occasioni provarono tale un criterio, da mostrarsi degni di sì illuminato e liberale reggimento. Non possiamo indurci a credere adunque che nelle strade ferrate sole avesse a fallire l'impresa. Essa procederà lentamente sì, e forse è bene, perchè cessi intanto la crise; ma sarà cauta almeno dal temuto pericolo di cadere in mano agli *avvoltoi*, che ne divorerebbero l'opera, per lasciarla incompiuta. I nostri voti, qui esposti *schiettamente*, saranno, noi lo speriamo, accolti con indulgenza dagli uomini retti e di buona volontà, come noi siamo. Quanto a quelli contro dei quali abbiamo bandito la croce, le ree loro intenzioni ci dan facoltà di tenerne il maltalento in nessun conto.

Conte Ilarione Petitti.

Sulla questione della superiorità di Porto d'Anzio sopra Civitavecchia.

(Continuazione.)

La superiorità della posizione di Porto d'Anzio sopra quella di Civitavecchia risulta dalle qui appresso riflessioni:

1° È cosa di fatto, come sopra abbiamo veduto, che la situazione di Porto d'Anzio sia più opportuna perchè presenta

una maggior vicinanza a Roma, una linea più facile, e perciò una maggior economia pel movimento delle merci, e dei viaggiatori. Restaurato Porto d'Anzio, chi può negare che il concorso delle une e degli altri sarà più animato per una strada più breve ed economica di quello che per un'altra più dispendiosa e più lunga?

2° È cosa di fatto che Porto d'Anzio è più vasto e più sicuro che il porto di Civitavecchia: quindi è innegabile che un porto che offre lo spazio, e la sicurezza attira più concorso di un altro che offre meno spazio e meno sicurezza.

3° Porto d'Anzio, oltre essere prossimo alla capitale, è in una posizione centrale per la Comarca di Roma non che per le delegazioni di Velletri e di Frosinone, mentre Civitavecchia, sita in una posizione eccentrica, si trova a portata soltanto delle poche popolazioni che abitano li deserti che la circondano. Cresce poi l'argomento in vantaggio della posizione di Porto d'Anzio, riflettendo che le provincie di Velletri, Frosinone, e Comarca potranno profittare della strada ferrata di Napoli per spedire le loro merci a Porto d'Anzio, sia che detta strada traversi le paludi, sia che passi per Ceprano e Frosinone: nel primo caso sarà facil cosa pel commercio di dette provincie raggiungere la via napolitana, e per questa spedire le merci al mare in Anzio. Ingigantirebbe questo vantaggio nel secondo caso, imperocchè, passando questa via per una linea centrale alle medesime, il movimento commerciale sarebbe maggiormente animato. Nè mancherebbero per accrescerlo molte popolazioni del limitrofo regno prossime al confine, le quali avrebbero più facile accesso per la via ferrata a Porto d'Anzio di quello che al porto di Napoli.

4° Che poi il porto d'Anzio abbia una concorrenza di circostanze locali che lo rendono infinitamente superiore a quello di Civitavecchia, e che questo secondo non possa mai divenire un porto d'importanza da alimentare il grande commercio che si ha in mira promuovere, e facilitare colla linea ferrata dal Mediterraneo all'Adriatico, e viceversa, è una verità che risulta luminosamente dall'esperienza. Alli tempi della grandezza romana, quando la nostra marina militare e commerciale era sopra una scala immensa, li dominatori del mondo, che possedevano in sommo grado mente, mezzi, e coraggio per creare stabilimenti degni della loro potenza, scelsero la posizione del Porto d'Anzio, come quella che meglio di ogni altra conveniva all'emporio del commercio nel Mediterraneo. Ostia non era che una succursale di Anzio; imperocchè ivi si spedivano le merci che doveano rimontare il Tevere per giungere alla città reina. A quell'epoca felice, in cui non vi era utile intrapresa impossibile alla potenza romana, nessuno mai pensò a Civitavecchia per fare un porto importante per la marina militare e commerciale. Traiano, nel costruire il microscopico porto di Civitavecchia non ebbe altro in mira che una navigazione di solazzo. Se la posizione di Civitavecchia fosse stata propria a più ragguardevole scopo, non sarebbero mancati a quel potentissimo imperatore li mezzi e la volontà per costruire nel luogo di sua predilezione un porto capace d'offrir spazio, e sicurezza ai naviganti. E se nol fece, fu perchè ebbe l'accorgimento di valutare l'inopportunità della posizione: accorgimento che li fatti hanno in seguito giustificato. Imperocchè fino a tanto che noi fummo floridi e potenti, il porto d'Anzio fu il gran porto romano; ma quando alle nostre grandezze succedettero le nostre miserie, quando alla nostra potenza subbentrò la potenza distruggitrice dei barbari che portò nelle infelici nostre contrade spopolamento e desolazione, il commercio e l'industria scomparvero, e per conseguenza il porto d'Anzio rimase negletto ed abbandonato, e forse anche, come l'istoria inesattamente racconta, la mano invidiosa dei Saraceni contribuì a colmarlo. Risorta nel medio evo presso gl'Italiani l'industria agricola, commerciale, e manifatturiera, ed avendo preso la navigazione quello slancio che il genio e l'attività degl'Italiani seppe dargli, nata in seguito ed ingigantita per tutta l'Europa la navigazione, e giunto lo spirito industriale e commerciale dei popoli a quell'alto grado che costituisce la fisonomia dell'epoca in cui viviamo, Civitavecchia ha avuto il vantaggio di possedere il solo porto dello Stato Pontificio nel Mediterraneo, e di avere di fatto per conseguenza il privilegio esclusivo di esercitare il commercio dello Stato sul detto mare. Tutti gli altri porti del Mediterraneo, posti in situazione topografica favorevole appartenente agli altri Stati d'Italia, hanno mirabilmente prosperato; ma Civitavecchia è rimasta squallida e depressa. Tutto il commercio di Civitavecchia si è limitato al semplice cappottaggio, e l'industria di essa all'esercizio della semplice commissione per l'invio in Roma, e nei paesi posti a breve distanza dalla Capitale dei generi recati dal cappottaggio; dico a breve distanza, imperocchè il commercio col rimanente dello Stato quasi fino alle porte di Roma lo fa Ancona, la quale, benchè sita in un mare remoto al commercio di Ponente, pure per la vastità e sicurezza del suo porto è dai naviganti preferito all'infelice porto di Civitavecchia. È cosa poi di fatto che nessuna marina mercantile è mai sorta in quest'ultima, nè alcuna casa di commercio mai vi si è formata. Quel soffio di vita commerciale che Civitavecchia ha acquistato mediante il cappottaggio e la commissione, deve unicamente attribuirsi allo stato deplorabile, in cui da tre secoli a questa parte è ridotto il corso del Tevere, reso ormai per negligenza inescusabile di ogni cura quasi improprio alla navigazione, mentre non solo nei tempi della grandezza romana, ma eziandio nei secoli barbari è stato sempre mantenuto in buono stato per favorire il commercio della Capitale. Se qualche importanza presenta Civitavecchia, se qualche casa doviziosa ivi si è formata, la cosa è dovuta esclusivamente all'agricoltura che la vastità del territorio favorisce. Da tutto ciò risulta che dopo la distruzione di Porto d'Anzio e di Ostia, dopo mancata l'attività della navigazione nel Tevere, sebbene siano concorse in favore di Civitavecchia le circostanze eventuali meglio che in qualunque altro porto del Mediterraneo, ciononostante non hanno potuto contrabilanciare l'infelicità della posizione topografica di cui la natura gli è stata ingrata, nè li difetti del suo malsicuro e ristretto porto. Perciò lo stato di languore, in cui è rimasta Civitavecchia, non deve attribuirsi a colpa degli uomini: li Civitavecchiesi non sarebbero stati di meno dei Livornesi, che hanno veduto il loro porto, benchè non felicissimo, innalzarsi a grandissima prosperità. Il porto di Livorno non è meno infelice di quello di Civitavecchia; ma li bastimenti che si recano a Livorno trovano almeno nella rada dietro le secche della Meloria un rifugio ed una qualche sicurezza; ma quelli che vanno in Civitavecchia, ivi trovano un porto di angusto e difficile ingresso, che, senza una manifesta imprudenza, non può aver luogo che di giorno, che non è accessibile quando soffia libeccio, e quando vi è contrasto di venti, di modo che li bastimenti, particolarmente quelli di grossa portata, giunti nella pericolosissima rada di Civitavecchia, ivi si trovano spessissimo esposti a perire senza poter entrare nel porto, e senza poter trovare nella medesima alcun refugio, ed anche entrati nel porto non sono sicuri. Per questa ragione li padroni di bastimenti di considerevole tonnellaggio si ricusano di noleggiare per Civitavecchia, e rarissimi sono quelli che, mediante un nolo esorbitante, si espongono a perire nella rada della medesima, o nell'ingresso del porto, ed anche dentro il medesimo, come se ne numerano non rari funesti esempi. Per questa ragione il commercio che fa Civitavecchia si ristringe al semplice cappottaggio dei piccoli bastimenti. Per questa ragione è di fatto che il commercio romano e civitavecchiese è obbligato, quando tira li generi dall'estero, a noleggiare li bastimenti per Napoli, o per Livorno, e da questi due porti è costretto a far venir le merci colli piccoli bastimenti, mediante il cappottaggio in Civitavecchia, ed a soffrire le gravissime spese di porto nei detti due porti esteri, di nuovi nuoli, d'imbarchi, sbarchi, ec. A questa perdita di danaro in ispese, e di tempo, è indispensabile sottomettersi, per la suddetta ragione che non si trovano bastimenti grossi che vogliano esporsi ai pericoli

che offre la rada, ed il porto di Civitavecchia; oppure, se vi è qualche padrone tanto ardito che si sottometta a correre li rischi che ivi sovrastano, pretende un nolo esorbitante e maggiore delle spese suddette. Queste sono cose che in fatto ogni giorno si verificano, e che non possono, senza negare la verità conosciuta, impugnarsi, e che col fatto dimostrano inesorabilmente l'infelicità del porto di Civitavecchia, e perciò spiegano perchè questo non è mai servito, e non potrà mai servire ad un commercio considerevole, e che ora sia ristretto alla meschina azione del cappottaggio. Che ad essi non manchi l'attività, e la buona volontà, lo dimostra l'industria agricola che ha fiorito in Civitavecchia perchè la natura gli è stata propizia. L'industria commerciale ha languito perchè gli è stata avversa. Il fatto dunque costituisce l'irrefragabile prova dell'incapacità della posizione di Civitavecchia per favorire un esteso commercio. All'incontro il fatto e l'esperienza dell'antica prosperità di Anzio dimostrano che questo porto riunisce tutte le circostanze locali che possono secondare lo sviluppo di un commercio attivissimo pel nostro paese. Il concorso dei vapori, che ha dato qualche scossa al languore di Civitavecchia, ha ivi luogo soltanto perchè la nostra spiaggia non offre attualmente altro punto più vicino alla Capitale per fare lo sbarco delle merci, e dei passeggieri. Se Porto d'Anzio fosse in attività, la navigazione a vapore sia da Levante, sia da Ponente non può dubitarsi che profitterebbe di questo porto più prossimo alla Capitale, più sicuro, e più vasto.

5° Dopo aver considerato le cose sopra esposte, non dee far meraviglia, che l'opportunità della situazione di Porto d'Anzio, e la inopportunità di quella di Civitavecchia ottengono il consenso universale. Infatti l'opinione pubblica ha sempre richiamato, e richiama la restaurazione di Porto d'Anzio come il solo mezzo che possa favorire il risorgimento del nostro commercio sopra una scala importante. Da vari secoli a questa parte l'unanime voto dei naviganti, e dei commercianti tanto esteri che nazionali, non che le penne dei dotti, sempre hanno richiamata la restaurazione di questo porto. Quasi tutti i Sommi Pontefici che da tre secoli a questa parte si sono succeduti, e particolarmente Clemente VIII, Innocenzo XII, e Pio VI, hanno desiderato di procurare a se la gloria, ed allo Stato il vantaggio della richiamata restaurazione di questo porto, ma le benefiche loro intenzioni sono state contrariate ora dalle vicissitudini dei tempi, ora dalla mancanza dei mezzi. Non per questo però li pubblici voti hanno mai desistito dal richiamarla, e più fervidi si fanno sentire ora che si tratta di facilitare con una linea ferrata la comunicazione fra il Mediterraneo e l'Adriatico. Il Porto d'Anzio è stato subito indicato dalla opinione pubblica come quello che esclusivamente presenta i vantaggi locali indispensabili per trarre da questa opera grandiosa nazionale tutti i vantaggi che se ne possono sperare. L'opinione pubblica si è pronunciata in proposito con quella prontezza ed unanimità che caratterizzano le verità che sono sanzionate dall'universale consenso del popolo, *vox populi*, *vox Dei*.

6° Finalmente la verità di cui si tratta, non solo ha per se il consenso universale di tutto lo Stato, ma eziandio è riconosciuta dalli stessi autori di Civitavecchia. Per dimostrarlo, basta riflettere che nessuno ha mai concepita la strana ed ingiusta idea, che debba accordarsi in favore della posizione di Porto d'Anzio il privilegio esclusivo di costruire una strada di ferro dal Mediterraneo alla Capitale, di modo che debba essere inibito che Civitavecchia possa averne un'altra, quante volte vi sia chi, giudicando buona speculazione il costruirla, voglia intraprenderla. Viceversa però li fautori di Civitavecchia, mentre che vanno magnificando li vantaggi del porto, e della posizione della loro città, richiamano il favore di un privilegio esclusivo, lo che dimostra che essi fondano le loro speranze sopra il monopolio, e non già sulla convinzione dei vantati vantaggi locali: dunque hanno torto, dunque riconoscono la superiorità di Porto d'Anzio. Il fatto parla chiaro di per se stesso, ciononostante ci sentiamo rispondere con uno dei soliti meschini argomenti, dei quali li monopolisti di ogni genere sono sempre fecondi per difendere l'esorbitanza e l'iniquità delle loro pretensioni costantemente tendenti ad escludere la concorrenza. A questo scopo è loro invariabil costume sostenere che i privilegi esclusivi sono il solo mezzo per favorire lo sviluppo di tutte quelle industrie che la loro tenebrosa attività prende di mira. Seguendo le regole di questa scuola, li fautori di Civitavecchia pretendono dare ad intendere che la domanda del monopolio non deriva dalla persuasione della locale loro inferiorità, ma sibbene dalla convinzione che facendosi due vie ferrate, cioè una da Porto d'Anzio a Roma, e l'altra da Civitavecchia a Roma, la concorrenza rovinerebbe ambedue le intraprese. A questo argomento replichiamo che, se separatamente ciascuna delle due intraprese riunirà gli elementi necessarii per prosperare, ambedue avranno felice successo: se poi una di queste poggerà sopra calcoli falsi, questa sola perirà. Nel primo caso, il paese acquisterà due strade utili, nel secondo gli rimarrà quella che l'esperienza avrà dimostrato esclusivamente. E qui giova avvertire, che difficilmente suole accadere conflitto tra due intraprese, perchè gl'intraprendenti sanno ben calcolare quale fra due comunicazioni abbia favorevoli elementi di riuscita, e scelta questa, altri intraprendenti difficilmente cadono nell'errore di costruirne un'altra che di per se stessa non possa sostenersi, e se s'illudono, il male è tutto loro.

Si contenti dunque Civitavecchia dei vantaggi reali della sua posizione, e ne goda con una strada ferrata che la ponga in comunicazione colla Capitale, e colla Toscana, ma non domandi privilegio esclusivo. Rinunci alle esorbitanti pretensioni di monopolio, e quando la di lei strada ferrata sarà costruita, si troverà in concorrenza con quella di Porto d'Anzio. L'emulazione legittima e lodevole, ed il concorso del commercio deciderà la questione. Noi siamo pienamente convinti che il fatto farà meglio conoscere, che mettere in dubbio la superiorità della posizione di Anzio è lo stesso che impugnare la verità conosciuta (1).

Da quanto si è fin qui dimostrato luminosamente risulta, che la strada da Porto d'Anzio ad Ancona in paragone di quella di Civitavecchia richiamerà la economia, e la frequenza dei viaggiatori, e delle merci, e perciò possiede li due elementi che costituiscono il basso saggio dalle tariffe, dal quale dipende la riuscita o almeno il migliore successo delle comunicazioni ferrate (2).

Concludo che quante volte, come la ragione e la giustizia richiedono, si dia più peso all'interesse pubblico che alle grida che richiamano un assurdo monopolio, e quante volte in conseguenza si lasci libero il campo alle intraprese, la questione del maggior vantaggio della località di Porto d'Anzio, o di Civitavecchia, diviene una questione prematura, e puramente speculativa: il fatto che non può sbagliare, la deciderà meglio degli argomenti delle dissidenti opinioni. Il fatto farà vedere quale delle due strade troverà intraprendenti, e se vi saranno intraprendenti per ambedue. In questo caso il fatto dimostrerà se l'una e l'altra hanno gli elementi per sussistere con pubblico e privato vantaggio, oppure quale delle due intraprese avrà fatta una cattiva speculazione. Noi dunque domandiamo che la questione non sia decisa dagli argomenti e molto meno dalle grida, ma dal fatto.

March. Lodovico Potenziani.

(1) Vi è chi pretende, che la materiale ricostruzione di Porto d'Anzio presenti attualmente tali e tante difficoltà, che la rendono inesegnibile o almeno difficilissima. Sebbene questa asserzione sia in opposizione col fatto dell'originaria costruzione, nelle diverse epoche in cui si è parlato della restaurazione del porto Neroniano i valenti ingegneri che sono stati incaricati di presentare li loro piani di esecuzione, lungi dall'averla mai ritenuta per difficile, l'hanno anzi sempre giudicata di facile e sicura riuscita.

(2) Le distanze fra Anzio e Roma, fra Civitavecchia e Roma, sono state prese nella Relazione dei 15 novembre 1846 dell'ingegnere sig. Provinciali alla Società Nazionale. Facendo nuovi studi, potranno forse indicarsi linee più brevi.

Effetti dell'agiotaggio

Domanda d'indennità fatta dagli azionisti della strada ferrata da Creil *a* Saint-Quentin, *contro alcuni banchieri inglesi.*

Dal *Giornale del Genio Civile* togliamo il racconto seguente, lasciandogliene tutta la responsabilità.

Il sig. Cordier, ispettore divisionario di ponti e strade, dopo di essersi dato a lunghi e coscienziosi studi sopra un progetto di strade ferrate da *Creil* a *Saint-Quentin*, aveva creato una Società per presentarsi ad una aggiudicazione di questa linea, e cedendo per disavventura all'esempio, egli aveva un comitato inglese ed un banchiere inglese.

Per un galantuomo siccome è il sig. Cordier, il terreno della concorrenza e dell'aggiudicazione era difficile; ma, fiancheggiato da un comitato inglese, l'allontanarsi da quel rigore di sane tradizioni di banco, che hanno perduto ogni valore e profitto, era indispensabile. Noi abbiam visto al di là della Manica agire cotesti onorevoli e rispettabili impianti del conto corrente e dell'*agio*, e in leggere il *Giornale del Genio Civile*, ci è paruto di ritornare a Liverpool e a Londra. È questa appunto la stessa scuola di violenza fredda, di tranquilla audacia, ove pur non sia esagerata la relazione. È sempre lo stesso colpo d'occhio rapido degli alti baroni della banca, sicuri da lungo tempo che la borsa più grossa, il credito più largo guadagna tutte le battaglie, arresta tutte le disfatte, ripara tutti i disastri. Nè noi ci credemmo autorizzati a mettere in dubbio i fatti, quando vedemmo che l'imputazione cadeva sopra uomini riputati nella stima finanziaria al di là dello stretto, quali sono il sig. Stram banchiere, Walmsley direttore, e Guglielmo Jakson presidente della strada ferrata di Birkenhead.

Il nostro desiderio è, che tali atti deplorabili sieno patentemente smentiti, pronti a pubblicarli con altrettanta imparzialità.

Tutte le azioni riserbate al comitato inglese erano state sottoscritte presso M. Stram. Il primo decimo di tali azioni, ascendenti a 25 mila lire sterline, erano depositate nella cassa di questo banchiere. Questo fatto era attestato da un certificato rilasciato dallo stesso M. Stram per essere rimesso al ministero del commercio. In seguito di ciò la compagnia Cordier poteva presentarsi all'aggiudicazione. Ma una compagnia Rothschild era comparsa sull'orizzonte finanziario per concorrere alla linea in quistione di *Creil* a *Saint-Quentin*, come per ogni altra linea. Essa era riuscita prontamente ad assimigliarsi a tutte le sue rivali: due sole rimanevano in piedi, quella dei fratelli Séguin, e quella di Cordier. E l'onorevole deputato, non avendo trovato il numero delle 16,000 azioni sopra 70,000 sufficiente per soddisfare i propri azionisti, aveva respinto le offerte di fusione del sig. de Rothschild. Chiamato senza dubbio a Parigi dal potente banchiere, il comitato inglese, Stram e Jackson alla testa, sbarcò pochi giorni dopo alla locanda *des Princes*.

Il gradito Durmont (dice il *Giornale del Genio Civile*) *patrocinando con la brutale eccentricità del suo ingegno conosciuto*, ha raccontato al tribunale del commercio, che Cordier e il comitato francese si portarono da Stram, in seguito della sua richiesta, per avere la comunicazione delle nuove proposizioni fatte da Rothschild. Perchè la riunione avesse luogo alla locanda *des Princes*, M. Stram allegava la ripugnanza che aveva l'agente di M. Rothschild di andare alla sala sociale della compagnia Cordier. Sulla richiesta di M. Stram in egual modo il Cordier portava alla locanda *des Princes* tutti i biglietti certificati degli azionisti francesi ed inglesi. Non senza meraviglia egli conobbe che l'offerta d'azioni era ridotta a 14,000; e con indignazione respinse l'offerta fatta da M. Rothschild di garantire sopra queste 14,000 azioni un premio di 50 fr, o, in altri termini, una somma di 700,000 franchi per essere ripartita tra i signori amministratori. Tutti gli amministratori francesi si offesero di tale proposizione al paro del Cordier. I quattro amministratori inglesi al contrario, dice il *Giornale del Genio Civile*, furono d'avviso che bisognava accettare e *lasciar cantare gli azionisti*.

Questo dissentimento vivamente espresso fu il principio d'una discussione violenta, in mezzo alla quale M. Stram s'impadronì dei biglietti inglesi, certificati esattamente dal comitato inglese e da lui stesso, e disse che non li restituirebbe, e che non metterebbe mai a disposizione del consiglio d'amministrazione le 25,000 lire sterline che aveva ricevute in deposito per somma del primo decimo. Allora nella sua indignazione il Cordier, avvedendosi di esser caduto in *un infame agguato*, prese pel collo M. Stram, dicendogli che la sua condotta era abbominevole, che le sue operazioni manifestavano un ladroneggio, che i biglietti ed i registri appartenevano alla società, e che niuno era in diritto d'impadronirsene. Tutti i Francesi gittaronsi allora sopra gl'Inglesi per costringerli alla restituzione delle carte. Ma in un istante MM. Stram e Jackson, tirati due cordoni di campanello, fecer sì che uscissero dagli appartamenti contigui dieci o dodici Inglesi. In mezzo di questa scena di tumulto, M. Barry, inglese, era stato il solo che aveva disapprovato la condotta de' suoi compatriotti. Egli persistè, e finalmente sulle sue preghiere furono rese le carte al comitato francese; ma M. Stram e compagni dichiararono, ed han tenuto la parola, che non deporrebbero giammai le 25,000 lire sterline, che avevano di sottoscrittori inglesi, e che per tal causa la compagnia sarebbe sempre nell'impotenza di presentarsi all'aggiudicazione; e così è stato.

Ma la compagnia Cordier ha fatto fare da chi è in diritto tutti gli atti, citazioni ed istanze, tanto per mezzo d'uscieri a Parigi e di notai a Londra, e specialmente contro M. Stram e Jackson, i quali abusarono del loro mandato nel modo il più dispotico, e misero la compagnia nell'impossibilità di presentarsi all'aggiudicazione. Presentemente la compagnia Cordier reclama in favore degli azionisti francesi un'indennità che ascende a 1,050,000 franchi.

Società Nazionale

L'Adunanza generale dei Deputati delle Provincie per la sanzione dello Statuto non ebbe luogo il giorno 31 gennaio, ma il 1° febbraio. Si venne alla elezione del Presidente e del Segretario, e fu, con pluralità di voti, scelto Presidente il March. Lodovico Potenziani, Segretario il Sig. Dott. Diomede Pantaleoni.

La seconda Adunanza fu tenuta il giorno 3 all'una pomeridiana.

Nel nostro Giornale si daranno i processi verbali di queste Adunanze, e subito sanzionato si pubblicherà lo Statuto.

La Presidenza delle Quattro Legazioni si è accresciuta di nuovi Consiglieri e Promotori, dei quali si danno qui appresso i nomi:

Forlì. — Col titolo di *Segretario*: Pettini Enrico notaro archivista. — *Consiglieri* in aggiunta al conte Ercole Gaddi: Giovanni dott. Romagnoli. — Pettini avv. Alessandro. — Cosimo avv. Sostegni. — Sesto conte Matteucci. — Luigi ing. Fratti. — Ghinassi Gaetano. — Augusto Matteucci Bordi. — Dott. Aless. Mazzoni. — Conte Gaetano Lovatelli.

Cesena. — Avv. Giambattista Nori, *Vice-Presidente.* — *Segret.*: Pietro Massi notaro.

Rimino. — Dott. Enrico Billancioni, *Vice-Presidente.* — *Segretario*: avv. Carlo Galli.

Sant'Arcangelo. — Avv. Raffaello Mazzotti, *Vice-Presidente.* — *Segretario*: conte Adeodato Franceschi.

Civitella. — Scipione Vinelli, *Vice-Presidente.* — *Segretario*: dott. Tommaso Vinelli.

Meldola. — Vincenzo Torricelli notaro.

Savignano. — Ing. Pietro Montesi, *Vice-Presidente.* — *Segretario*: Aless. Oliveti.

Presidenza Umbro-Perugina con aggiunta di nuovi Promotori.

Presidenti: Sigg. Conte Marco Ant. Baglioni Oddi. — Conte Francesco Connestabile. — March. Glotto Monaldi. — *Consiglieri*: march. Giovanni Antinori. — Conte Girolamo Beni (rappresentato dal sig. conte Ubaldo Beni di Gubbio). — March. Francesco Bernabò di Foligno. — March. Em. Bourbon di Sorbello. — Giuseppe Candiotti di Foligno. — Conte Solone Campello (rappresentato dal sig. Giuseppe Fratellini di Spoleto). — Luigi Donini. — Pietro Donini. — Francesco Guardabassi. — Conte Pietro Morelli di Spoleto. — Conte Aless. Orfini di Foligno. — Avv. Gio. Battista Sereni. — Alessandro Trasciatti di Foligno. — Dott. Francesco Bartoli, segretario. — Filippo Cerroti, ingegnere. — Cav. Pietro Fontana da Spoleto. — Cav. Giovanni Perenzi di Spoleto. — Conte Giuseppe Masterucci gonfaloniere di Terni. — March. Gius. Bufalini. — Centofiorini di Città di Castello. — Guerriero Guerrieri ff. di gonfaloniere di Perugia. — Alessandro Pucci, gonfaloniere

di Assisi. — Alessandro Taccini, gonfaloniere di Città della Pieve. — Conte Francesco Francisci, gonfaloniere di Todi. — Tiberio Anzidei. — Prof. Matteo Martini. — Barone Niccola Danzetta. — Gabriele Bruschi. — Leopoldo Bonucci.

Notizie diverse

Il capitano Freisauff di Newdegg dicesi che abbia inventato il modo di rendere indipendente il cammino d'un traino intero sopra le strade ferrate dall'adesione che esercitano le locomotrici sopra le guide. Di più si dice ch'abbia trasmesso la potenza di spinta della macchina agli assi delle vetture, sicchè il cammino non dipende che dall'adesione delle ruote. — Si sa che la potenza di tiro delle locomotive fin ora, se era p. e. di 1,400 chilog., per l'aderenza insufficiente delle ruote si riduceva appena a 880 chilog. — Si afferma ancora che tal principio sia stato adottato nelle macchine di *Gunther* a *Wienneustadt:* sopra una linea con inclinazione del 2 e mezzo per cento esse strascinarono un peso morto di 600 tonnellate; la celerità non diminuì che di 12 chilom. all'ora. È noto che i sistemi ordinari di trazione difficilmente sorpassano l'uno e mezzo per cento dei piani stradali.

Lo stesso Freisauff ha inventato un ritegno col quale si può discendere una collina senza danni, e con celerità uniforme.

— Il sistema delle strade a pressione atmosferica è composto di due parti principali che lo costituiscono: 1° un gran disco o stantuffo scorrente nel vuoto di un gran tubo lungo più miglia, 2° il traino delle vetture scorrenti al solito sulle guide di ferro; lo stantuffo autore del moto è legato al convoglio per mezzo di un'asta, che rompe longitudinalmente, con apposito meccanismo, il tubo suddetto.

Ora ad evitar la complicazione che fa quest'asta, la quale influisce sulla spesa, sulla diminuzione di velocità, ec., il signor Jobard sembra che si sia proposto di toglierla, e con essa la fenditura longitudinale, rimpiazzando con un apparato *elettro-magnetico* quell'asta medesima. Così mentre corre sotterra per pressione dell'aria il disco, sopratterra, quasi senza poterne indovinare la causa, si vedrebbe galoppare un intero traino di vetture indipendenti da qualunque impaccio, semoventesi soltanto per virtù di attrazione. È troppo buono ed utile il sistema sudetto, perchè appunto non si possa sperare di vederlo presto o tardi realizzato.

Vi han studiato e ponderato, a quel che ne sembra, i sigg. dottor Massimino Moschi, Pouillet, e Valson. Il primo e il secondo stanno dubbiosi che si realizzi il sistema nello stato attuale della scienza: la forza attrattiva, dice questi, non riceve influenza dalla natura differente del corpi non magnetici interposti. Questa stessa forza riceve una riduzione assai considerevole dal solo effetto della distanza, nella quale si trovano le estremità dominanti, per modo che la spessezza di un foglio di carta interposto la ridurrebbe assai probabilmente di sotto a un *decimo*. Valson s'ostina a dire che si può realizzare il sistema, ed è sicuro che i suoi Inglesi riusciranno: così rimarrà anche provato l'adagio che oltralpe si ripete, il quale è che la Francia inventa, l'Inghilterra prova, riprova e perfeziona. Per questa volta lasciamo star le due grandi nazioni siedute sopra i lauri della loro gloria; ciò nulla toglie all'Italia.

Termineremo di parlare del sistema a pressione atmosferica che oggi è in uso, dicendo che oltre al libricino intitolato: *Tube Propulseur*, del signor Hallette, ora è uscito in luce una memoria del signor H. A. Dubern col titolo: *Application de l'air atmosphérique aux chemins de fer.*

In generale il sistema a pressione dell'aria non ha fautori molto caldi: e questo non può certo esser per spirito di novità, perchè ormai è vecchio: ma il lato economico è quello che finora lo tiene addietro, e la sicurezza ch'esso non può dare sopra una sola carreggiata, quanto il sistema ordinario a vapore che ne ha due.

In Francia se ne apparecchia una prova sulla strada di Saint-Germain.

— *Manheim.* — Si legge nella *Gazzetta Universale d'Augusta:* « Lasciamo pure che l'instancabile Waghorn vada in traccia di altre vie italiane, egli dovrà sempre ritornare alla linea di Trieste, sola che ci possa offrire tutte le garanzie.

» Noi lo consideriamo per un organo adattato allo spirito del nostro secolo, dominato da una grandiosa idea, e chiamato dal proprio suo nome al massimo azzardo sul furioso *vagone* (*waghorn* in tedesco significa corno azzardoso, composto dal verbo *wagen* (azzardare) e il sostantivo *horn* (corno). — E più particolarmente la seconda sillaba di questo nome ci ricorda il simbolo di quello spirito, nella di lui nazione predominante, che non rispetta ostacoli o difficoltà quando si tratta di conseguire uno scopo prefissato; questa appunto essendo la qualità caratteristica, che l'ha resa grande, ed influente in tutte le zone.

» Con piacere vedemmo recentemente da qui precipitare costui nel momento stesso che fu, nella stazione della via ferrata, presentato al nostro Granduca, per riceverne l'assicurazione della più attiva assistenza ed interessamento. In ciò che concerne l'esecuzione particolare e l'importanza diplomatica di questo transito continentale, il potente Loyd colla sua sorprendente energia, ed il suo giovanile slancio ce ne offre la maggior garanzia.

» Appena or sono due lustri passati che ancora eravamo obbligati di tenere la via del Capo di Buona Speranza per mantenere i nostri rapporti commerciali colle Indie Orientali. A tale via successe quella di Southampton per l'Egitto e Gibilterra, e poscia quella per Marsiglia.

» Ora già vediamo risorgerne altra per Trieste, della precedente rivale, e dopo altri dieci anni ci si offriranno delle nuove ancora. Tutte ci recano le più belle speranze per la civilizzazione, pel ben essere materiale, e per l'aumento della politica importanza dei paesi percorsi.

» L'Austria in quest'incontro ha pronunciato una spinta al progresso che non potrebbe essere più esplicita, nè più pratica. »

Il celebre viaggiatore, sappiamo per certo, ha recentemente messo piede anche sul nostro suolo, e portate le sue istanze e premure a' piedi del nostro Sovrano. Egli che da vari anni, non tanto per missione ufficiale che spinto dal proprio genio, ha personalmente percorse ed esperimentate tutte le possibili vie continentali, per trovare quella che più di ogni altra poteva essere opportuna pel trasporto dei dispacci e dei passeggieri delle Indie Orientali, non poteva non avere ravvisati quei molti vantaggi che può offerire il transito per lo Stato della Chiesa.

In fatti sia che si voglia prolungare il viaggio marittimo sino Ancona per poscia proseguire per via ferrata, sia che quest'ultima venga lungo l'Adriatico protratta sino alla estrema punta meridionale d'Italia, sarà sempre un tratto considerevolissimo di Stato Pontificio quello che dovrà essere percorso; cioè nel primo caso miglia 150 da Ancona al confine Estense, nel secondo 210 dal Tronto al detto confine. Una terza linea sarebbe quella procedente dalla capitale di Napoli, che, sebbene la meno probabile, si manterrebbe per oltre 420 miglia sul suolo pontificio (Ceprano-Confine Estense). Non si comprende come l'autore della premessa corrispondenza della *Gazzetta Universale* di faccia a questi fatti possa persistere nella preferenza di Trieste, e se ciò succede perchè ancora ci vede privi di vie ferrate, speriamo di ben presto poterlo disingannare.

Società' anonima del Monte altissimo.

Il Consiglio di Amministrazione invita gli Azionisti aventi diritto di voto, ad intervenire all'Adunanza generale ordinaria prescritta dalli articoli 23 e 24 dello Statuto, la quale avrà luogo il 22 febbraio 1847 a mezzo giorno preciso alla sede della Società in Firenze via de' Caciajoli n° 556.

Si rammenta che per li articoli 26 e 27 dello statuto, li intervenienti devono possedere 5 azioni almeno, ed hanno l'obligo di renderle ostensibili a chi presiede l'Adunanza.

Leone Mondolfi Direttore.
Z. Rocco Massaroni.
L. Gargiolli Suppl.

Il Direttore Ottavio Gigli

Borsa di Roma dei 29 Gennaio 1847

EFFETTI PUBBLICI

Consolidato Romano al 5 per cento godimento dal 1. trimestre 1847

	Lettera	Moneta
Apertura Sc.	— —	105 —
Chiusura »	— —	105 —

Premio di attergazione Sc. 2.

Napoli. . .	80 50	Genova . .	18 38
Livorno. . .	15 72	Londra . .	464 —
Firenze. . .	15 70	Parigi . . .	18 36
Venezia . . .	15 75	Marsiglia. .	18 34
Milano . . .	15 80	Lione . . .	— —
Ancona . . .	99 60	Augusta . .	47 —
Bologna. . .	99 60	Vienna. . .	— —

Società di Assicurazioni. — Azioni di garanzia Sc. 107 13 Sc. 167 13
— effettive. . — 500 — 560 —

Banca Romana. — 1,395 Azioni in circolazione di sc. 500 l'una. *Alla pari.*

Società Romana delle Miniere di ferro. — Capitale sociale sc. 600,000, rappresentato da 6,000 Azioni di scudi 100 l'una. *Alla pari.*

Società di Fonderia e Stabilimento meccanico Romano, sotto la ditta Gigliesi, Watson e Comp. — Capitale sociale sc. 60,000, rappresentato da 300 Azioni di sc. 200 l'una. *Alla pari.*

Il dividendo dell'anno 1845 fu del 6 3/4

CORSO DELLE AZIONI DI VARIE STRADE FERRATE ITALIANE ED ESTERE

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Private Pontificie				
— —	»	» »	»	»
— —	»	» »	»	»
Private Italiane				
Milano — Venezia	180	Sc. 10,000,000	»	110 1/4
— — Monza	10	575,000	»	*Senz'affari*
Firenze — Livorno	64	4,500,000	»	95
Lucca — Pisa	14	400,000	»	*Senz'affari*
Napoli — Nocera	30	2,150,000	»	*Simile*
Private Germaniche				
Vienna — Nord	158	6,700,000	16 88	174 1/2
— — Gloggnitz	56	4,800,000	42 50	133 1/2
— — Pesth	38	1,200,000	10 60	99 1/4
Berlino — Anhalt	104	4,200,000	13 68	98
— — Magdeburg	95	3,800,000		99 3/4
— — Amburgo	150	*Nuova*		100
— — Stettino	112	3,320,000	9 »	109 1/2
Slesia — Bassa	225	7,200,000	5 »	100 3/4
Magdeburg — Halberstadt	39	1,100,000	8 60	111
— — Lipsia	80	1,600,000	18 50	198
Colonia — Belgio	57	3,200,000	22 80	85 1/2

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Dusseldorf — Elberfeld	18	720,000	23 50	104 1/2
Taunus	33	1,200,000	19 60	151
Lipsia — Dresda	77	3,150,000	17 40	124 1/2
Governative German.				
Vienna — Trieste	320	*Amministrazione governativa*	7 40	*Non sono in commercio*
Bavare	137		6 30	
Badense	152		14 »	
Wurtemberghesi	7		11 60	
Brunswighensi	66		» »	
Anoveresi	77		»	
Private Francesi				
Paris — St-Germain	12			F. 1030
— — Versailles (destra)	16	*Il corso delle Azioni*		350
— — — (sinistra)	14	*francesi si regola sul*		215
— — Orléans	76	*valore di franchi 500 per*		241 25
— — Rouen	86	*Azione: il loro prodotto sarà*		875
— — Lyon	»	*dato con un successivo*		495
— — Strasbourg	»	*numero, non constando*		474
— — Nord	»	*ancora quello dell'ultimo*		640
Orléans — Bordeaux	»	*semestre.*		540
Strasbourg — Basilea	90			244
Bordeaux — Cette	»			450

Paris, **LA PRESSE** 131, rue Montmartre.

JOURNAL QUOTIDIEN

Fondée le 1er juillet 1835, la Presse occupe parmi les journaux français le rang qu'occupe le Times parmi les journaux britanniques.

La Presse est autorisée dans les Etats-Romains, en Autriche, et dans le royaume de Sardaigne; elle doit cette admission à la modération de ses opinions et à la fermeté de ses principes.

La Presse est un journal monarchique et conservateur. Le meilleur fondement de toute société réside à ses yeux dans la stabilité des trônes et dans le respect pour les droits sacrés de la religion.

La politique de la Presse n'a rien d'exclusif ni de spécial: elle embrasse la société européenne tout entière; elle s'applique à toutes les formes de gouvernement. La Presse défend le véritable esprit des institutions représentatives en France, sans croire que ces institutions soient les plus convenables pour les pays qui en possèdent de différentes. Loin de là, elle accepte et soutient l'ordre social dans les conditions diverses où il se produit, et comprend très bien, par exemple, que, pour ne pas être taillées sur le patron du régime qui prévaut en deçà des Alpes, les lois du Piémont et de la Sardaigne n'en sont pas moins propres à assurer le bonheur des populations qui y sont soumises.

Ces principes ont constamment dirigé la Presse dans l'appréciation des faits qui s'accomplissent au dehors.

Sous le rapport littéraire, la Presse a conquis dès longtemps le premier rang parmi les journaux de Paris.

Grâces à l'étendue de son format, la Presse publie tous les jours un *Roman-Feuilleton* de cinq cents lignes, signé des noms les plus célèbres de la littérature.

On s'abonne en Italie:

Pour le royaume du Piémont, Savoie et Sardaigne: A toutes les Directions des Postes.

Pour le royaume Lombardo-Vénitien: Aux Directions des Postes, à Milan et à Venise.

Pour la Toscane: A Florence, à la Direction des Postes, et chez Vieusseux, au Cabinet scientifique et littéraire; — à Livourne, al Gabinetto scientifico, piazza d'Armi.

Pour les Etats-Pontificaux: A Rome, chez Merle, libraire, sur le Cours, et à la Direction des Postes; — à Bologne et Ancône, à la Direction des Postes.

Roma. — Tipografia de' Classici Sacri, via Felice, N° 121. — *Con permesso.*

11 FEBBRAIO 1847. ANNO PRIMO. — N° 4.

DIREZIONE IN ROMA Via Felice N. 124

La Locomotiva

SI PUBBLICA ogni GIOVEDI'

La Direzione invita i sigg. Gerenti e Fondatori delle Società di Strade ferrate, Battelli a vapore, Miniere, Ferriere ed altri grandi Stabilimenti, ad inviarle una copia dei loro Statuti, perchè se ne possa pubblicare un sunto nella *Locomotiva*. Si pregano egualmente i sigg. Gerenti di far noti i giorni delle Adunanze d'Azionisti, per poterne dar avviso al pubblico.

Le lettere, i gruppi, e qualunque articolo da inserirsi in questo Giornale, non saranno ricevuti se non affrancati.

CONDIZIONI DELL'ASSOCIAZIONE

PER ROMA

Per sei mesi. . . . . ₹ 1 00
Per un anno. 2 00

PER LO STATO E L'ESTERO (franco ai confini)

Per sei mesi. . . . . ₹ 1 20
Per un anno. 2 40

Gli *Annunzi* saranno ricevuti al prezzo di *baiocchi due a riga* di carattere testino, divisa la pagina in tre colonne.

GIORNALE PER GLI AZIONISTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE E D'ALTRE SOCIETA' INDUSTRIALI

SOMMARIO

Strade ferrate Pontificie. — *Nota delle Informazioni artistiche ed economiche presentate al Governo dalla Società Nazionale.* — *Statuto della Società Nazionale.* — *Lettera del Maggiore Provinciali al Direttore della* Locomotiva. — *Idea compendiosa di alcuni progetti che possono dipendere dalla costruzione della gran linea di strada ferrata pontificia* (Provinciali). — Strade ferrate estere. — *Borsa di Roma.* — *Corso delle azioni di varie strade ferrate italiane ed estere.*

Strade ferrate Pontificie

SOCIETA' NAZIONALE

La Società, il giorno 7 corrente, ha presentato, col mezzo del Presidente il Principe D. Tommaso Corsini, ai piedi della Santità di N. S. i requisiti tutti, che richiedeva la Notificazione governativa dei 7 novembre decorso.

Si dà nota del porta-foglio contenente quei requisiti, tanto sotto la rubrica *Informazioni artistiche*, quanto *Informazioni economiche*, e *Passaggio dell'Appennino*, i quali erano richiesti dalla suddetta Notificazione.

In altri numeri si darà conto partitamente di questi lavori tanto tecnici quanto economici, e tutto che di giustizia si deve rendere noto al pubblico, riguardo ai Fondatori della Società, e agli uomini d'arte che vi presero parte per condurla con l'opera loro a meritare la concessione.

INDICE

Delle Informazioni artistiche ed economiche che si sottomettono al Governo, in obbedienza della Notificazione della Segreteria di Stato in data dei 7 novembre 1846.

INFORMAZIONI ARTISTICHE

TIPI

Stazione centrale nell' interno di Roma.

Pianta generale della località presso Porta Maggiore.
Pianta particolare della suddetta stazione centrale. Tav. I.
Prospetto dell'ingresso. Tav. II.
Id. del fianco sulla linea A B. Tav. IV.
Spaccato in lungo sulla linea C D. Tav. V.
Id. in largo sulla linea E F. Tav. III.

Porto d'Anzio.

Pianta dell'antico porto nello stato attuale.
Id. restaurato.
Prospetto e sezioni del nuovo Porto Pio.

Linea Napoletana.

Pianta corografica da Roma ad Albano.
Id. da Albano ad Anagni.
Id. da Civita Lavinia a Porto d'Anzio.
Id. d'Anagni a Frosinone.
Id. da Frosinone a Ceprano.
Profilo da Roma ad Anagni.
Id. da Anagni a Ceprano.
Id. da Civita Lavinia a Porto d'Anzio.
Profili grandi di studio.

Linea Anconetana.

Pianta corografica da Roma al Grillo.
Id. dal Grillo a Terni.
Profilo da Roma a Terni.
Profili grandi di studio.

PORTA-FOGLIO

Linea Napoletana ed Anconetana.

Scandaglio presuntivo per la stazione centrale nell'interno di Roma.
Piani di prevenzione delle due linee, da Roma a Ceprano con la deviazione di Porto d'Anzio, e da Roma a Terni.

Linea Anconetana e Bolognese.

Rapporto dell'ingegnere Scarabelli. — Investigazioni tecniche tra Roma e Ancona.
Relazione artistica dell'ingeg. Martinelli sulle linee tra la valle Ternana e la valle Umbra.
Rapporto di perlustrazione da Ancona a Bologna con scandaglio dell'ingeg. Fiorenzi, con tipo.
Discorso dell'ingeg. Cerroti sull'andamento del Topino-Potenza.
Esame analitico dell'ingeg. Cerroti del territorio Umbro per la miglior traccia di strada ferrata attraversante l'Appennino.
Relazione artistica dell'ingeg. Martinelli sulle linee del Topino e del Chiaggio.
Relazione generale della Presidenza della sezione tecnica con quadri e dimostrazioni ec.

INFORMAZIONI ECONOMICHE

Quadro economico, che serve d'introduzione a quattro grandi specchi sinottici, ne' quali si mostra il costo, il movimento e il prodotto dell'intera linea. Le notizie statistiche sono state cavate la più parte officialmente nei nostri dicasteri, e con informazioni avute dalle autorità in tutto lo Stato Pontificio. Con questi documenti, mentre si risponde alle domande fatte dal Governo colla sua Notificazione, si prova come in una sola impresa possa sperarsi la costruzione e l'esercizio di questa grande vena di strade ferrate italiane, dando un frutto molto adeguato a coloro che vogliono immettervi i capitali.

La Commissione deputata a sanzionare lo Statuto della Società Nazionale, composta dei Deputati delle Provincie e della Presidenza Centrale, ha terminato il suo incarico, e noi siam lieti di poter dare nel nostro Giornale questo Statuto.

STATUTO

Denominazione della Società, suo scopo, sua sede, sua durata.

ART. 1. — Si è formata in Roma una Società che prende il titolo di *Società Nazionale per le Strade ferrate nello Stato Pontificio.*

ART. 2. — Questa Società è anonima, ed il suo scopo è la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate nello Stato Pontificio, dal confine napoletano a Bologna. Essa si propone altresì il proseguimento dell'indicata linea al confine estense ed al Po per Ferrara, non che le diramazioni colla Toscana, se e come la concessione del Governo per un lato, e lo stato del fondo sociale per l'altro renderanno ciò eseguibile. La Società interporrà quindi le sue premure presso il Governo, onde ottenere quelle concessioni. La medesima Società assume ancora, quando lo reputi conveniente all'utile suo, la ricostruzione del porto Neroniano in Anzio.

ART. 3. — La sede principale della Società sarà in Roma.

ART. 4. — La Società durerà quanto la concessione.

ART. 5. — La Società s'intende costituita, allorchè siasi raccolto un quarto delle azioni, dalle quali risulta il fondo sociale. Essa però non si obbliga ad intraprendere i lavori che dopo aver raccolto la metà delle azioni costituenti il detto fondo.

ART. 6. — Il fondo sociale è fissato a 25 milioni di scudi romani, diviso in 250,000 azioni di scudi 100 l'una, salvo il caso che si dovesse aumentare, il che si fisserà allora dall'Assemblea generale.

ART. 7. — Le dette azioni si acquisteranno pagando a ventesimi, cioè in rate di scudi 5 l'una, e pagando in rate trimestrali di scudi 5 l'una, a scelta dei soscrittori, i quali dovranno dichiarare nell'atto del primo versamento quale fra i due modi adottano, e perseverare in esso fino al termine del pagamento.

Art. 8. — Le persone che si saranno obbligate a prender azioni prima della pubblicazione di questo Statuto, sia da pagarsi a ventesimi, sia a rate trimestrali, dovranno, venti giorni dopo la pubblicazione di questo Statuto, ritirare cartella nominale alla persona con promessa d'azione, e firmare la matrice d'essa a registro, onde se ne induca un'assoluta e definitiva reciproca obbligazione. Se nol faranno, saranno decaduti da ogni diritto, e cessano i loro obblighi.

Art. 9. — I pagamenti, tanto de'primi ventesimi quanto delle rate trimestrali, dovranno farsi entro venti giorni dalla pubblicazione dell'ottenuta concessione; quindi i pagamenti a rate trimestrali seguiteranno di tre in tre mesi regolarmente; quanto ai pagamenti degli altri ventesimi saranno fatti a seconda dei bisogni; ma fra i pagamenti di un ventesimo e quelli dell'altro dovrà correre un tempo non minore di quattro mesi.

Art. 10. — Le persone che sottoscriveranno prima della ottenuta concessione, riceveranno una cartella di promessa d'azione come all'Art. 8, e saranno in tutto e per tutto compresi nelle disposizioni degli Art. 8 e 9.

Art. 11. — Quando si verificherà il primo pagamento tanto del primo ventesimo, quanto della prima rata trimestrale; la promessa d'azione nominale alla persona si cambierà con un certificato interinale, formulato al portatore ed avente il numero d'azione.

Art. 12. — Le persone che prenderanno le azioni dopo cominciati i lavori, dovranno, nel momento di prender l'azione, pagare tutto l'ammontare degli arretrati, sia delle azioni a ventesimi, sia di quelle a rate trimestrali, secondochè sceglieranno l'uno o l'altro modo di pagamento, e ritirare il certificato interinale formulato al portatore ed avente il numero dell'azione, e procederanno quindi ne'pagamenti cogli altri, come all'Art. 8.

Art. 13. — L'Assemblea generale stabilirà le casse di fede pubblica, nelle quali dovranno farsi i pagamenti sociali, o darà la facoltà agli Amministratori di stabilirle.

Art. 14. — Le casse in ricevere i pagamenti rilasceranno i certificati interinali, che saranno staccati da un registro a matrice, avranno il numero d'ordine, e saranno a favore del portatore.

Art. 15. — Nel caso che, dentro lo spazio di otto mesi dalla pubblicazione dell'ottenuta concessione, non si riunissero le azioni necessarie per intraprendere i lavori a forma dell'Art. 5, saranno resi intatti i ventesimi già sborsati, e le rate trimestrali già pagate, agli esibitori de' certificati interinali.

Art. 16. — Quante volte i proprietarii de' certificati interinali non pagassero esattamente le rate successive, decadono decorso un mese dal diritto dell'azione, e perdono le somme antecedentemente versate, e la Società ne diviene legittima proprietaria.

Art. 17. — Le azioni effettive al portatore saranno consegnate ritirando i certificati interinali, versato che sia l'intero ammontare delle azioni.

Art. 18. — Fino al totale versamento dell'intera somma dell'azione, il certificato interinale serve a legittimare il dritto dell'azionista.

Art. 19. — I certificati interinali saranno improntati del bollo della Società, ed avranno la sottoscrizione del Presidente, del Segretario della Presidenza o del Consiglio, da cui sono emessi, e del Cassiere.

Art. 20. — Ogni azione è indivisibile per la Società, ed essa non conosce per proprietario che il solo portatore.

Art. 21. — I diritti e le obbligazioni unite alle azioni sieguono colui nelle cui mani esse passano.

Art. 22. — Le azioni o cartelle di azioni si emetteranno dall'Amministrazione centrale a coloro che presenteranno i certificati interinali; esse saranno improntate del bollo della Società, ed avranno la sottoscrizione del Presidente, del Segretario, e del Cassiere della detta Amministrazione, il qual Cassiere avrà l'incarico di ritirare i certificati interinali per rimetterli nelle mani del Consiglio superiore in discarico del suo officio.

Art. 23. — È data facoltà al Consiglio supremo, ove l'Assemblea generale lo trovasse necessario od utile, di mettere in corso delle azioni di priorità del valore di scudi 100 l'una.

Art. 24. — Queste azioni di priorità portano con se un interesse fisso da prelevarsi sul reddito della strada ferrata. Quest'interesse non subirà nè aumento nè decremento, quale che sia il reddito o prodotto della strada. Nè l'essere possessore di queste azioni porta alcun dritto o ad intervenire nell'Assemblea, o a tutt'altro che si è concesso a quelli che sono portatori delle azioni di fondo; le dette azioni di priorità debbono esser soggette all'ammortizzazione.

Art. 25. — Queste azioni non potranno mai oltrepassare in valore un terzo del fondo sociale, e formeranno parte delle 250,000 azioni, come all'Art. 6 dello Statuto.

Art. 26. — Verificandosi lo smarrimento di qualche documento d'azione, l'azionista ne farà la denuncia al Consiglio superiore, che, dopo esaurite le ordinarie cautele di legge e di pratica, ne rilascerà al denunciante una copia certificata della matrice, munita delle firme regolari, del bollo d'ufficio; la qual copia tien luogo a tutti gli effetti di ragione del titolo originario, e lo annulla dopo il corso di cinque anni.

Art. 27. — Per questo spazio di tempo i frutti resteranno in deposito, se pure alla persona che ha smarrito il documento d'azione non piaccia di dare una cauzione idonea, in ragione del documento e dei frutti che ritira.

Art. 28. — In ogni anno si pubblicherà la nota degli smarrimenti.

Art. 29. — Le cartelle di promesse d'azioni prima dell'ottenuta concessione si rilasceranno gratuitamente dalle Presidenze e Promotori della Società Nazionale: ma dopo l'ottenuta concessione, si prenderanno presso i banchieri che fisserà la Commissione provvisoria, pagando una provvigione che dessa stabilirà.

Dell' Amministrazione e sua organizzazione.

Art. 30. — L'Amministrazione sarà divisa nel modo seguente, cioè:

In una Amministrazione superiore centrale;

Tre Amministrazioni filiali;

Tante Direzioni esecutive quante saranno le linee di strada ferrata prese a costruire.

Art. 31. — L'Amministrazione centrale è in Roma, ed è composta di 15 Membri, e prenderà il nome di Consiglio superiore d'Amministrazione.

Art. 32. — Questo Consiglio ha l'alta sorveglianza di tutte le operazioni sociali, forma il regolamento d'interna amministrazione, che può modificare e variare secondo esiggono le occorrenze del servizio; fissa i versamenti delle rate a ventesimi, dispone de' fondi sociali depositati nelle casse di fede pubblica, sopraintende alle Direzioni per mezzo di un Consiglio di cinque censori scelto nel proprio seno; convoca e regola le assemblee generali per mezzo del suo presidente e del suo segretario; corrisponde coi Consigli filiali; nomina e revoca il segretario, il cassiere centrale, il ragioniere in capo, e l'ingegnere superiore, non che le Direzioni, e facendone queste proposta, i loro impiegati; riceve le relazioni periodiche delle Direzioni stesse; fissa gli stipendii degli impiegati, e si aduna e frappone il suo giudizio e la sua autorità qualunque volta esso reputi necessario il farlo pel retto andamento degli affari sociali.

Art. 33. — Il Consiglio superiore tratta e definisce gli affari sociali col Governo e coi terzi.

Art. 34. — Il Consiglio superiore si compone di un presidente, di due vicepresidenti e di dodici consiglieri. Tutti i membri di questo Consiglio saranno nominati dall'assemblea generale, la quale determina qual d'essi debba esser il presidente, e quale il vice-presidente, non che i censori, di che appresso.

Art. 35. — Per aver parte in detto Consiglio è necessario possedere non meno di 30 azioni: l'assemblea generale potrà, quando crederà opportuno, ridurre ad un numero minore queste azioni di garanzia. Tale disposizione per altro non potrà eccedere la metà de' consiglieri. Le dette azioni di garanzia si depositeranno dai consiglieri nella cassa sociale durante la loro amministrazione, e saranno inalienabili per tutto il tempo che essa dura. I membri che faranno parte dei Consigli d'amministrazione dovranno avere la residenza legale nel luogo del Consiglio, nè

potranno farsi rappresentare da alcuno.

Art. 36. — L'assemblea generale fisserà gli emolumenti o il premio da darsi ai diversi membri dell'amministrazione.

Art. 37. — L'officio degli amministratori dura tre anni, e ne sarà rinnovata la terza parte ogni anno (a cominciare dal compimento del terzo anno della società) nell'assemblea generale. I membri emeriti possono essere rieletti.

Art. 38. — Nel primo e secondo rinnovamento, che sarà di cinque membri per volta, la sorte deciderà quali debbano essere gli emeriti. Dal terzo rinnovamento in poi saranno emeriti quelli che da più lungo tempo si trovano nel Consiglio.

Art. 39. — Mancando in alcuna tornata del Consiglio il presidente, la sorte deciderà quale dei due vice-presidenti debba presiedere; mancando il presidente ed i vice-presidenti, sarà egualmente sortito chi ne debba fare le veci.

Art. 40. — Il Consiglio superiore d'amministrazione si aduna ogni 15 giorni, ed anche più spesso occorrendo.

Art. 41. — Si esiggono almeno sette voti unanimi a rendere legale una deliberazione, qualunque sia il numero degli intervenuti, e se il Consiglio è pieno, allora la maggiorità deciderà. In caso di parità avrà voto decisivo il segretario, il quale in tutt'altro caso non l'avrà che consultivo. Il segretario dev'essere scelto fra gli azionisti.

Art. 42. — Le deliberazioni tutte del Consiglio d'amministrazione saranno redatte dal segretario, e da lui trascritte in un registro di processi verbali, e sottoscritte dal presidente, da due consiglieri e dal segretario medesimo.

Art. 43. — Oltre gli amministratori, l'assemblea generale eleggerà anche cinque supplenti agli amministratori del Consiglio superiore, i quali non avranno ufficio ed emolumento, che in caso di morte, di rinunzia od altro impedimento permanente di qualcuno de' membri del Consiglio stesso, che dessi saranno chiamati a rimpiazzare. Se questo però fosse il Presidente, egli sarà succeduto dal primo de' Vice-Presidenti, e il Consiglio stesso sceglierà nel proprio seno chi rimpiazzi il secondo Vice-Presidente divenuto primo. La stessa regola si seguirà se si dovesse rimpiazzare uno de' Vice-Presidenti.

Art. 44. — Quattro impiegati principali, cioè il segretario, il ragioniere, il cassiere, e l'ingegnere in capo con gl'impiegati loro soggetti hanno cura dell'officio centrale, e disbrigano gli affari in corso sotto l'autorità del Presidente, che giornalmente dovrà visitare l'ufficio. Essendo egli impedito ad eseguire tal visita, darà questo carico al primo de' Vice-Presidenti.

Art. 45. — I quattro impiegati suddetti sono costantemente in ufficio perchè gli affari non abbiano alcun ritardo o alcuna interruzione, e perciò avranno essi un onorario fisso da stabilirsi dall'assemblea generale, salvo il disposto agli articoli 32 e 101.

Art. 46. — Il Consiglio d'amministrazione ordina frequenti ispezioni non solo delle casse contenenti i fondi della Società, ma ancora di ogni altra gestione affidata ai funzionarii della Società stessa, e ciò per mezzo del Consiglio dei censori.

Art. 47. — Il Consiglio de' censori sarà composto di 5 fra i membri del Consiglio superiore d'amministrazione. Un di essi farà l'ufficio di Presidente, ed un altro di segretario.

Art. 48. — È ufficio de' censori d'invigilare all'andamento dell'amministrazione a tenore dell'autorizzazione che loro dà il Consiglio superiore.

Art. 49. — Le operazioni del Consiglio de' censori sono valide ogni qual volta siano deliberate con tre voti unanimi.

Art. 50. — Vi saranno tre amministrazioni filiali, in Bologna, in Ancona, in Perugia.

Art. 51. — Ciascuna di queste amministrazioni sarà composta di cinque membri compreso il Presidente.

Art. 52. — Per aver parte nelle amministrazioni filiali, è necessario possedere non meno di 20 azioni, le quali saranno depositate ed inalienabili durante il tempo dell'amministrazione, salva la riduzione accennata nell'art. 32.

Art. 53. — Le amministrazioni filiali si nominano e si rinnovano nel modo prescritto per l'amministrazione centrale, e col medesimo modo si danno le cariche relative e si eleggono i supplenti, che saranno due. Il terzo anno si rinnoverà un solo membro, essendosene rinnovati due in ciascuno degli anni precedenti.

Art. 54. — Corrispondono le amministrazioni filiali direttamente col Consiglio superiore, ed esercitano nel proprio circondario le incombenze di sorveglianza che sono attribuite al medesimo Consiglio, oltre quelle altre che loro saranno da questo affidate.

Art. 55. — Le amministrazioni filiali si aduneranno ogni 15 giorni, ed anche più spesso occorrendo.

Art. 56. — Saranno legali le loro deliberazioni, quando risulti che tre voti siano dello stesso parere.

Art. 57. — In caso di morte, di rinunzia, o d'altro impedimento permanente del Presidente o di uno de' membri del Consiglio, entrerà il primo dei supplenti all'ultimo posto, e ciascuno degli altri sarà avanzato fino ad empire la mancanza lasciata.

Art. 58. — Ogni linea particolare di strada ferrata avrà un'amministrazione propria chiamata Direzione, che terrà i suoi conti separati, e sarà composta di un direttore, di un ingegnere di linea, e di un ispettore, i quali dirigono i rami speciali e gl'impiegati in essa.

Art. 59. — Queste Direzioni risiedono nel capo luogo della linea di strada ferrata che dirigono: communicano colle rispettive amministrazioni filiali, e per mezzo loro mandano settimanalmente all'amministrazione centrale una relazione particolarizzata degli affari.

Art. 60. — Le Direzioni propongono al Consiglio superiore per mezzo delle amministrazioni da cui dipendono le persone atte agli impieghi dipendenti.

Art. 61. — Le funzioni di membro delle Direzioni sono incompatibili con quelle di membro dei Consigli amministrativi.

Art. 62. — I membri di ciascuna Direzione si adunano ogni giorno, e deliberano a maggioranza di voti. Nel caso di parità la deliberazione sarà differita all'intervento del terzo votante; che se questa deliberazione si protraesse oltre tre giorni, deve rimettersi il processo verbale all'amministrazione filiale perchè risolva.

Dell'Assemblea generale.

Art. 63. — L'assemblea generale legalmente costituita rappresenta l'intera massa degli azionisti, ed opera dentro i limiti dello Statuto.

Art. 64. — Sarà legalmente costituita, quando gli individui azionisti presenti non siano meno di cento.

Art. 65. — Avranno in essa luogo tutti coloro che saranno portatori di non meno di 30 azioni. Il Consiglio superiore d'amministrazione dovrà intervenire nell'assemblea generale, ed avrà diritto di interloquire negli affari sociali. Egualmente potranno intervenirvi in corpo od individualmente i membri dei Consigli filiali collo stesso diritto, ma i componenti dell'uno e degli altri non potranno dare il voto deliberativo, a meno che fossero portatori delle 30 azioni prescritte.

Art. 66. — Chi, non avendo diritto d'intervenire all'assemblea generale, voglia far note le sue riflessioni riguardanti l'interesse sociale, potrà 15 giorni prima dell'assemblea generale consegnarle in iscritto nell'ufficio del Consiglio centrale, rilasciando al tempo stesso in deposito un'azione per constatare d'esser socio. Il Presidente dell'assemblea farà note le dette riflessioni alla società. L'azione suddetta si ritirerà, quando si restituiscono le altre, allo scioglimento dell'assemblea.

Art. 67. — Nel caso che alla prima convocazione non si adunasse il numero prescritto per costituire l'assemblea generale, si destinerà una seconda tornata coll'intervallo di cinque giorni dalla prima. In questa seconda tornata si delibera qualunque sia il numero de' soci presenti.

Art. 68. — L'assemblea generale si aduna ordinariamente ogni anno nel mese di aprile, straordinariamente quando venga intimata dal Consiglio superiore. Per la prima volta sarà riunita 40 giorni dopo che sarà pubblicato di avere accumulato il fondo necessario per intraprendere i lavori.

Art. 69. — Le convocazioni ordina-

rie e straordinarie saranno fatte, dandone avviso nel foglio officiale di Roma e in quello della società, se essa ne avrà uno officiale. Si inculca ancora di dare a queste convocazioni la più grande pubblicità per mezzo d' altri giornali.

Art. 70. — L' avviso dovrà precedere di 40 giorni l' assemblea generale, eccettuato il caso della seconda convocazione, di cui all' art. 67.

Art. 71. — Gli azionisti portatori di 30 azioni, onde intervenire all' assemblea, dovranno depositare le loro azioni, 5 giorni prima che cominci l' assemblea, nell' ufficio della società, ove riceveranno una carta d' ammissione col nome del portatore, e che da lui dovrà esibirsi per entrare nell' assemblea. È anco fatta facoltà di depositare le azioni in un officio d'amministrazione filiale, che ne darà dichiarazione al portatore, notando il numero d' ordine di ciascuna azione. Questa dichiarazione dovrà depositarsi almeno 24 ore avanti che l' assemblea abbia luogo nell' officio della società, e darà dritto ad avere la carta d' ammissione come sopra. Sono eccettuati da queste formalità pel numero d' azioni che hanno in deposito quelli che a tenore dello Statuto le hanno nella cassa sociale.

Art. 72. — Le azioni depositate per intervenire all' assemblea generale si ritireranno quando questa sarà dichiarata chiusa.

Art. 73. — Riuniti i membri dell' assemblea generale sotto la presidenza, la prima volta del Presidente della Presidenza centrale, le altre volte del Presidente del Consiglio superiore, i quali nomineranno il segretario provvisorio, e li provvisori scrutatori, si verificherà la legale esistenza dei soci riuniti, e costituita l'assemblea, si procederà alla nomina del Presidente di essa, del Vice-Presidente, del segretario, e di due scrutatori. L'assemblea generale non procederà a discussioni che le proposizioni appoggiate da due degli azionisti presenti.

Art. 74. — Le deliberazioni dell' assemblea saranno valide alla semplice maggioranza, eccettuati i casi che riguardano modificazione di Statuto, prolungamento di strada, aumento di fondo sociale, e liquidazione di Società, nei quali casi le deliberazioni non potranno esser valide se non saranno appoggiate alla maggiorità di due terzi dei voti presenti, e questi non rappresentino almeno un ventesimo delle azioni emesse in circolazione. Questi casi dovranno annunciarsi nella pubblicazione dell' invito dell' assemblea generale.

Art. 75. — Qualora l' assemblea generale non potesse venire ad una decisione per mancanza delle condizioni accennate all' art. qui sopra per i casi eccezionati, se ne adunerà altra dopo il lasso d' almeno un mese previo il debito avviso, nella quale si potrà procedere, se manchino quelle condizioni straordinarie, colle regole comuni per le assemblee generali ordinarie come all' art. 64 e 67.

Art. 76. — Ogni individuo che interviene all' adunanza generale potrà emettere tanti voti, per quante sono le trentine di azioni che rappresenta, non mai però la medesima persona potrà dare più di cinque voti.

Art. 77. — L' assemblea generale decide di tutto ciò che conduce al buon andamento ed ordinamento della società, e le sue deliberazioni obbligano tutta la massa sociale, e ciascuno dei suoi componenti.

Art. 78. — Le deliberazioni dell'assemblea generale verranno dal segretario trascritte in un registro di processi verbali, e firmate dal Presidente, dal Vice-Presidente in mancanza del Presidente, e dal segretario, e pubblicate poscia a stampa.

Art. 79. — La riunione avrà luogo in Roma nel locale che verrà a suo tempo indicato.

Interessi, rendiconto, dividendo, ammortizzazione.

Art. 80. — Cominciando dal primo giorno del mese successivo alla dichiarazione del compimento del secondo quarto del fondo sociale indispensabile per intraprendere i lavori, fino a tanto che l' intiera strada intrapresa dalla Società non sia compiuta ed aperta all'esercizio, si pagherà dalla Società agli azionisti il 4 per % ed anno in ragione delle somme versate.

Art. 81. — Allorchè la intera strada intrapresa dalla Società sarà condotta al suo termine, cesserà il 4 p. %, e gli azionisti avranno il dividendo, se già l'assemblea generale non stabilisse di dar luogo al dividendo stesso, quando una porzione della detta strada sia attivata.

Art. 82. — Fino a tanto che niun tronco di strada ferrata sia stato aperto al pubblico, e messo in esercizio, non saranno presentati in fin d' anno che dei regolari rendiconti.

Art. 83. — Allorchè un primo tronco di strada ferrata sia stato messo in esercizio, dovrassi annualmente presentare un regolare bilancio in luogo di un rendiconto, e tanto l' uno che l'altro saranno da pubblicarsi a cognizione di tutti.

Art. 84. — Allorchè sarà compiuta la costruzione di tutta la intera strada, della quale la Società sarà concessionaria, l'Assemblea generale deciderà quando e come fare un fondo d' ammortizzazione, e la sua erogazione.

Art. 85. — Il pagamento degl'interessi e del dividendo si farà in Roma, od anco presso le singole casse della Società, se così decideranno le relative Amministrazioni.

Sindacato.

Art. 86. — L'Assemblea generale degli azionisti nomina due Sindaci all' effetto di esaminare e rivedere il bilancio, e coll' incarico di dar conto di tale esame e revisione al Consiglio superiore per mezzo di analogo rapporto.

Art. 87. — L'azione de' Sindaci è di controllare la contabilità generale, e rilevare se il prospetto dei conti sia in armonia con i documenti, ed in piena regola di contabilità.

Art. 88. — I Sindaci hanno a discarico della loro incombenza il diritto di far qualunque investigazione nell' archivio sociale e presso gli uffici delle Direzioni.

Art. 89. — Tanto il bilancio, quanto il rapporto de' Sindaci vengono pubblicati a stampa ed affissi in tutti gli uffizi della Società per un tempo determinato. Spirato questo tempo, il Consiglio superiore approva o disapprova il bilancio, e le sue deliberazioni sono decisive.

Disposizioni generali.

Art. 90. — Le deliberazioni che riguardano le modificazioni dello Statuto, debbono essere approvate dal Governo.

Art. 91. — Le deliberazioni di qualunque siasi Adunanza dei rappresentanti della Società, saranno sempre prese a voto segreto, restando vietate quelle per acclamazione.

Art. 92. — L'intervento del Segretario a ciascuna Adunanza è di necessità assoluta, ed in caso di legittimo impedimento spetta al Presidente del Corpo, ed in sua assenza al Vice-Presidente, la nomina del ff. di Segretario.

Art. 93. — Approvato dal Governo questo Statuto, si esibirà negli atti di un Notaio in Roma, e nelle città ove risiedono le Amministrazioni filiali, poscia sarà pubblicato a stampa.

Art. 94. — L' esistenza di ogni impiegato dipenderà sempre, come verrà indicato nei Regolamenti disciplinari, e nessun impiegato, in nessun caso, acquista diritto contro la Società per esser mantenuto nell' impiego.

Art. 95. — In caso di liquidazione, l' Assemblea generale la stabilisce e ne delibera il modo.

Art. 96. — Le contestazioni fra i soci saranno giudicate da arbitri.

Art. 97. — Per ciò che non sarà stato preveduto dallo Statuto, si procederà colle norme delle leggi dello Stato.

Disposizioni transitorie.

Art. 98. — È nominata una Commissione provvisoria, composta dei sigg. principe D. Tommaso Corsini, principe D. Cosimo Conti, marchese Lodovico Potenziani, avv. Carlo Armellini, Ottavio Gigli, cav. Diomede Pantaleoni, avv. Antonio Silvani, marchese Giovanni Costabili, avv. Oreste Regnoli, marchese Sigismondo Bandini, Cesare Beretta, avv. Annibale Ninchi, conte Girolamo Beni, conte Solone Campello, avv. Gio. Battista Sereni. Dessa avrà tutte le facoltà per far riconoscere lo Statuto ed approvare la Società dal Governo; 2° per trattare con altre Società che vogliono fondersi, e prendere tutte le risoluzioni, onde provvedere e al primo quarto del fondo sociale necessario per costituirsi, ed al secondo quarto necessario a con-

cessione ottenuta, onde procedere ai lavori; 3° per trattare col Governo, onde ottenere la concessione delle strade ferrate, come all'Art. 2 dello Statuto.

Art. 99. — Questa Commissione provvisoria procederà nelle sue risoluzioni ed atti colle stesse regole fissate nello Statuto per il Consiglio superiore d'Amministrazione: se non che nominerà il suo segretario, avente voto deliberativo, nel suo seno. La Commissione durerà fino alla nomina del Consiglio superiore d'amministrazione. Dessa farà rapporto all'Assemblea generale delle sue operazioni.

Art. 100. — In caso d'impedimento, di morte, di rinuncia, o altro motivo che tolga la possibilità d'esser Membro della Commissione provvisoria, d'uno degli individui che la compongono, sarà provveduto alla nomina d'un successore dalla Presidenza cui desso appartiene.

Art. 101. — Quando si avrà la metà del fondo sociale, onde intraprendere i lavori, la Presidenza centrale convocherà la prima Assemblea generale: interverranno a questa la Presidenza centrale ed i Membri delle Presidenze provinciali in corpo oppure individualmente. I componenti le dette Presidenze potranno aver voto deliberativo, se sono portatori di 30 azioni a forma dell'Art. 65.

Art. 102. — Quest'Assemblea, all'appoggio dello Statuto, deputerà una Commissione pel regolamento speciale, per l'estensione del territorio da ascriversi alle Amministrazioni filiali, per le garanzie speciali da imporsi ai Cassieri della Società ed altri suoi principali funzionarii salariati. Essa procederà poi a tutte quelle nomine e decisioni che le sono riserbate nello Statuto.

Art. 103. — La Presidenza centrale e le altre Presidenze provinciali, ciascuna presenterà a questa prima Assemblea generale una terna di tre candidati, affinchè essa ne scelga uno per ogni terna, per aver parte nel Consiglio superiore. Ciò avrà luogo in questa prima Assemblea. Di ciò che debba farsi su questo proposito nel tempo successivo sarà deciso dalle Assemblee generali future.

I Deputati. — March. Lodovico Potenziani, *Presidente.* — Avv. Carlo Armellini. — Avv. Antonio Silvani. — March. Giovanni Costabili. — Avv. Oreste Regnoli. — March. Sigismondo Bandini. — Cesare Beretta. — Avv. Annibale Ninchi. — Conte Girolamo Beni. — Conte Solone Campello. — Avv. Gio. Battista Sereni. — Cav. Diomede Pantaleoni, *Segretario.*

Lettera del Maggiore Provinciali al Direttore del giornale La Locomotiva.

Ho letto nel N° 3 della *Locomotiva* una nota annessa al ben ragionato discorso sul porto d'Anzio, pubblicato dal nostro rispettabile collega, il chiarissimo sig. march. Potenziani, uno de' Presidenti della Società Nazionale. In quella nota si dice, che le misure delle distanze indicate nel discorso, sono desunte dalla mia Relazione del 15 novembre 1846, e qui giovi avvertire alcune varianti:

La distanza indicata dal sig. marchese da Roma ad Anzio è di chil. 47 (migl. rom. 31, 3); da Roma a Civitavecchia, di chil. 77 (migl. 51, 3). — Secondo i miei dati, dette distanze sono: da porta S. Giovanni ad Anzio, strada attuale per le Frattocchie, chil. 53, 5 (migl. 35, 7); da porta Cavalleggieri a Civitavecchia, strada Aurelia, chil. 73, 5 (migl. 49). — Secondo i miei piani preliminari, la ferrata da Roma ad Anzio viene di chilom. 55, 5 (migl. 35, 7), lunghezza uniforme alla strada ordinaria; e la ferrata da Roma a Civitavecchia, per la valle del Tevere, Maccarese, Palo ec., di chil. 72 (migl. 48). *Provinciali, Ingegnere.*

Idea compendiosa di alcuni progetti che possono dipendere dalla costruzione della gran linea di strada ferrata pontificia.

Meditando io assiduamente sulle strade ferrate, argomento che forma oggi l'oggetto di un discorso presso che universale, si sono presentati al mio spirito alcuni progetti, che studiati poscia con maturità, mi sembra doversi prendere in considerazione dalla Società Nazionale.

Ecco di volo qui appresso un cenno delle mie idee, riserbandomi ne' pochi momenti di ozio, che potranno rimanermi in mezzo alle mie occupazioni, di esporle con dimostrazioni e dettagli.

I. — *Quadro delle altezze in molti punti dello Stato sul livello del mare.* — Negli studii preliminari, ossia nel progetto in massima della gran linea ferrata pontificia, già incominciato partendo da Roma come centro di tutti i raggi, si è stabilito fra le altre condizioni quella, che tutti i profili debbano avere per orizzontale comune il livello basso del mare. Con questo principio, il giorno 12 novembre, si legò la livellazione al pelo del Tevere (idrometro di Ripetta), e da sezione a sezione ciascun ingegnere operatore procedè collegandosi ai capisaldi della sezione antecedente, di modo che tutti i punti della gran vena vengono riferiti all'orizzontale comune stabilita.

Ottenuto ciò, senza alcuna spesa della Società, sarà facile legare alla gran livellazione tutte le città, borghi, villaggi ed altri luoghi distinti prossimi alla vena primaria, protraendo parziali livellazioni dai capi-saldi notati sulla detta linea sino ai luoghi che si desidera collegare.

Queste parziali livellazioni potranno farsi dagl'ingegneri di sezione all'atto della esecuzione de' lavori, alla qual epoca potranno essi, senza danno del servizio e con lieve loro incomodo, eseguire a bell'agio le livellazioni di allacciamento ai luoghi abitati. E siccome alle umane cose è sprone l'amor proprio, all'elenco delle altezze da pubblicarsi colla stampa, sarà in ciascun luogo nominato l'ingegnere che n'effettuò la livellazione. Ognun poi vede che questo elenco non si limita ad una semplice curiosità scientifica, ma può avere altre utilità derivanti dal paragone altimetrico di luogo a luogo, giacchè conoscendosi i dislivelli, si potrà aver un dato per l'apertura di nuove strade, condotture di acqua ec.

II. — *Osservazioni geologiche e mineralogiche, non che antiquarie.* — A me sembra che l'occasione di poter conoscere facilmente ed economicamente la natura del suolo di questo nostro Stato sulla estensione assai considerevole di 500 miglia almeno, sia occasione tale da doversi apprezzare per la scienza. Egli è chiaro che per condizione del nostro paese, l'andamento delle strade ferrate non potrà ottenersi, stante la pendenza e la curvatura cotanto limitata delle medesime, se non mediante grandi movimenti di terreno: si anderà dunque a scandagliare un lunghissimo tratto dello Stato in sommo dettaglio, cosa che niun naturalista avrebbe potuto mai fare senza il concorso fortunato di questa circostanza. Questa imponente lunghezza ha la direzione più adatta per lo studio geologico; poichè all'occidente tocca il Mediterraneo, taglia i gradini diversi dell'Appennino, e il sommo suo dorso, e all'oriente percorre lungo tratto dell'Adriatico, e quindi torna ad avvicinarsi agli scaloni della catena suddetta: dal che il geologo avrà largo campo di osservare quantità di terre e di roccie, e meditare sulla particolar struttura di questo nostro Stato.

Per ottenere questo scopo facilmente ed economicamente, si darà incarico agli ingegneri della Società di fare metodica raccolta di mostre od esemplari dei vari terreni sui quali lavorano, disponendo le terre in piccole scattole, e avviluppando con diligenza le roccie, notando su le une e su le altre il luogo preciso cui appartengono, siccome col dovuto e necessario dettaglio si spiegherà e prescriverà opportunamente a suo tempo.

Fra questi saggi saranno particolarmente notati que' materiali, che possono servire alla costruzione, sui quali gl'ingegneri dovranno dare notizie più minute coll'indicare la ricchezza, la difficoltà di estrazione, la distanza ec. della cava, e tutt'altro che possa servire di elemento alle analisi. Egualmente non lasceranno essi di somministrare tutti i dettagli sulla esistenza o sulla speranza di miniere metalliche, di carbon fossile, di marmi ec.

Gl'ingegneri di sezione, per la trafila degl'ingegneri di tronco, trasmetteranno alla Direzione centrale, di tempo in tempo, le raccolte da loro fatte, accompagnando tale trasmissione con quel rapporto, che, secondo il loro giudizio, crederanno redigere per far sentire l'utilità del loro lavoro.

La Direzione centrale nominerà una Commissione composta da abili naturalisti, incaricata di esaminare e classificare le varie raccolte, e formarne un gabinetto annesso agli officii della Direzione me-

desima, gabinetto che potrà servire alla istruzione degl' ingegneri ed al comodo pubblico. Questo gabinetto potrebbe esser classificato secondo le stesse sezioni in cui trovasi distinta la gran vena.

Per animare gl' ingegneri a formare con zelo ed attenzione le raccolte, si potrebbe, a giudizio della Commissione, accordare ogni anno tre medaglie ai più diligenti raccoglitori: queste medaglie potrebbero portare lo stemma della Società, e una epigrafe analoga all' oggetto.

Nella stessa circostanza de' movimenti di terra potrebbonsi per avventura trovare degli oggetti risguardanti l' archeologia, i quali saranno gelosamente rispettati. Coll' intelligenza del Camerlengato sarà facile alla Società dilatare i cavi per ricercarne le ricchezze e indagare l' uso de' fabbricati scoperti, a vantaggio dello studio archeologico, e de' musei pubblici.

III. — *Metodo economico e lucroso per cingere le strade ferrate.* — È a tutti nota la necessità di recingere le vie ferrate per separarle dall'aperta campagna, e difenderle dalle devastazioni degli uomini e de' bestiami. Se questa difesa è necessaria nelle strade di altri Stati, le di cui campagne sono più popolate, è indispensabile fra noi, ed in ispecie nelle provincie meno abitate e traversanti lunghi tratti di terreno incolto. Coteste chiusure sogliono praticarsi in più modi, o con barricate, o con muri a secco, o con siepi; qualunque sia il modo, è sempre assai costoso per la manutenzione, dovendosi rinnovare più volte durante la concessione.

Portate mature considerazioni su questo importante oggetto, si è riconosciuto non esser difficile poter conciliare la sicurezza coll' utilità, sostituendo ai semplici ripari piante fruttifere.

Il moro gelso (*morus-alba* Linn.) può essere adattatissimo alla circostanza, ove la località lo comporti, col formarne grandi siepi. La ricchezza delle sue foglie, l'attiva sua vegetazione, robustezza, prosperità, e flessibilità in tutti i sensi che si voglia far crescere la pianta, sono le stimabili proprietà che inducono a prescegliere questo prezioso albero a preferenza di qualunque altro.

Volendo adottarsi pertanto il sistema di recingere la nostra vena primaria ferrata con siepe di moro gelso, si pianteranno di questi alberi lungo il ciglio della strada che vuolsi serrare, alla distanza di circa 10 metri l'uno dall'altro, lasciandoli crescere ed alzare a loro bell' agio, per servire d'appoggio e sostegno all' interposta fratta, la quale si formerà coll' intromettere fra detti alberi, a piccole distanze, altre piante del medesimo genere, piegandone orizzontalmente il fusto a quell' altezza che si desidera, ed intrecciandone con arte i rami che annualmente butteranno, onde formare in tal guisa l' intrecciatura della siepe: con ciò si otterrà in pochi anni una folta ed intransitabile barriera agli animali, ed anche all' uomo stesso.

Per non toglier poi la troppo necessaria comunicazione tra il lato destro ed il lato sinistro della strada, vi si potrebbero lasciare delle adattate lagune, a vari intervalli, munite di cancello, in prossimità sempre dei respettivi guardiani, i quali servissero per aprire e chiudere quando occorresse.

Tale sorta di siepi, se vengano eseguite con un poco di eleganza ed ordine, appagheranno di molto anche la vista, e la loro manutenzione annua si ridurrà a ben poco o a nulla, se i guardiani, che necessariamente abbisognano per la vigilanza della strada, si sceglieranno nella classe degli agricoltori, e si darà loro la cura di custodire la siepe.

Formata in tal modo cotesta siepe e mantenuta rigogliosa, si dovrebbe, nella stagione in cui si suole sbrucare tal sorta di pianta, formarne oggetto di lucro, smerciando la foglia, che potrebbe trasportarsi nelle città, borghi e luoghi vicini col mezzo de' vagoni per vendersi, come suol farsi degli erbaggi. E qui, per prevenire i dubbi sulla difficoltà di questa industria, si osserva che si dovrebbe, mediante una somma da fissarsi, concedere la foglia degli alberi e siepi di ciascun cantone, che suol essere di circa un chilometro di lunghezza, al cantoniere stesso, trattenendo il prezzo della vendita sul di lui soldo. Prenderebbe il cantoniere più amore e cura del suo cantone, e non se ne allontanerebbe giammai.

La facilità di ottenere un abbondante nutrimento pei filugelli, o bachi da seta, darebbe, senza dubbio, un impulso ben grande all' industria nazionale in questo genere di speculazione, ed arrecherebbe un considerevole vantaggio al bene pubblico, se si giungesse a formare, col prodotto della seta, un commercio attivo anche con l' estero.

Non convenendo però ad una grande intrapresa di perdersi in dettagli per l'educazione dei bachi, basterà alla medesima aver promossa l' industria nazionale, lasciando al pubblico trar partito dal commercio.

Cade qui in acconcio di presentare un' altra idea, che portandola ad effetto ne risulterebbe non poca utilità agli azionisti nel tratto successivo. Nello stabilire la linea da percorrersi dalla strada ferrata, accade soventi volte che per la posizione locale di alcuni terreni, questi debbano tagliarsi e dividersi in più sensi, dal che, rimanendo troppo leso il proprietario, ne viene la pretesa esorbitante di compenso, che spesso supera di quattro volte il valore dell' intero fondo. In questo caso converrebbe più acquistare tutto il corpo, e destinare il superfluo ad una proficua coltivazione; la quale, se la posizione del luogo non si opponesse, potrebbe essere quella dell' olivo.

Questo feracissimo albero, abbastanza conosciuto in diversi luoghi dell' Europa meridionale, ed in specie nella Provenza, Genovesato, Lucchese e Toscana, ove per mezzo di una regolare e ben intesa cultura somministra un opulente commercio, potrebbe qui arrecare maggiori vantaggi e fruttato che altrove, per la naturale ubertosità del terreno, ed adattato clima, se venissero apprestate, unitamente ad un buon sistema di coltivazione, tutte quelle cure e diligenze che la delicatezza dell' albero ed il ricco suo prodotto richieggono.

Ad aumentare la superficie del suolo, potrebbe la Società profittare de' terreni sodivi e sassosi, che molti se ne incontrano nelle falde e ne' versanti dell' Appennino, acquistandoli a basso prezzo, e piantandoli di olivi, che in simili terreni feracemente allignano.

Dal detto fin qui apparisce dunque l' economia somma che si otterrebbe dalla chiusura delle strade ferrate mediante siepi di morogelso, non che l' utilità che dalla raccolta della foglia può risultare all' Amministrazione e all' industria privata: altrettanto e più dicesi delle piantate di olivo, di cui tanto abbisogna il nostro Stato per supplire all' attuale mancanza di olio.

A provare in parte l' utilità di quanto sopra si disse, basti il seguente calcolo approssimativo, non lungi dal reale, sulla coltivazione dei gelsi-(1).

IV. — *Organizzazione militare per la custodia e conservazione della gran linea ferrata pontificia.* — La sorveglianza della grande linea ferrata potrebbe con vantaggio esser organizzata militarmente colla dipendenza dal Governo per la disciplina, e dalla Società pel personale e materiali.

Questo progetto, il quale è modellato

(1) La linea di strada ferrata approvata dal Governo dal confine di Napoli per Roma, Foligno, Ancona a Bologna, è lunga chil. 700. Almeno i $^2/_3$ di questa, cioè chil. 467, possono essere adatti alla coltivazione del gelso, e collocandosi le piante alla distanza di 10 metri, si avranno lungo la linea 46,700 alberi per lato, ed assieme dai due lati 93,400. Queste piante, quando sieno di qualità ferace, e condotte con buona coltura, possono fruttare, prese in massa, ragguagliatamente per ogni pianta, il 4° anno bai. 04
il 6° — 10
l' 8° — 20
il 10° — 35
il 12° — 50
il 20° — 75
il 30° — ₹ 1 »

Prendendo il fruttato del solo ottavo anno in bai. 20 per ciascuna pianta, le 93,400 daranno il ricavato di ₹ 18,680.

Nello spazio poi dei 10 metri che passa fra l' uno e l' altro albero, la siepe di gelso potrà contenere 19 piante, le quali moltiplicate pel numero degli spazi ascenderanno a 1,774,600. Calcolando ciascuna pianta a soli bai. 5, da queste si ricaverà l' ottavo anno la somma di ₹ 88,730, che unita all' antecedente, si avrà in tutto il ricavato di ₹ 107,410 annui.

Supponiamo che le spese di manutenzione e coltivazione assorbiscano il terzo del fruttato lordo, resteranno a profitto della Società ₹ 71,607 nell'ottavo anno, allorchè la pianta è molto giovane: è visibile che tal introito aumenterà di molto negli anni successivi, accresciuto anche della potatura.

Un calcolo analogo potrebbe farsi pel piantamento degli olivi ed anche più lucroso.

sui principii adottati comunemente per la sorveglianza e custodia delle strade ferrate, tranne l'aver convertito gli attributi de' borgesi in servizio militare, porterebbe molti vantaggi.

La vena principale stabilita dalla Suprema di Stato, lunga chilometri 700, s'immagini divisa in quattro dipartimenti equilibrati nella loro estensione, secondo la maggiore o minore difficoltà della relativa sorveglianza.

A ciascun dipartimento si assegnerebbe una compagnia di truppa, che chiamerei *guarda-strade pontificie.* Ciascuna compagnia sarebbe comandata da un ingegnere col grado di capitano *direttore della rotaia*, di residenza in una stazione la più centrale del suo dipartimento; le stazioni de' capitani potrebbero essere *Roma, Foligno, Ancona, Forlì.* Ciascun capitano avrebbe in sussidio un tenente aiutante ingegnere. La compagnia sarebbe formata di

Quattro sergenti *conduttori*, incaricati di un riparto, e di residenza in una stazione centrale nel riparto stesso.

Otto caporali *sorveglianti*, ripartiti ne' punti più interni.

Cento sessanta comuni *guarda-strada* e *cantonieri*, parte terrazzieri ed agricoli, e parte artigiani, fabri, muratori, falegnami ec.

Queste quattro compagnie formanti un battaglione sarebbero dipendenti da un ingegnere direttore centrale col grado di maggiore, avente un ingegnere aiutante maggiore a suo aiuto, ambidue residenti alla stazione generale di Roma.

La forza di questo battaglione sarebbe in totalità come appresso:

1 Maggiore direttore capo della linea;
1 Aiutante maggiore;
4 Capitani *direttori di rotaia;*
4 Tenenti aiutanti;
16 Sergenti *conduttori;*
32 Caporali *sorveglianti;*
640 *Guarda-strada* e *cantonieri.*

698 Teste.

L'estensione della vena o linea primaria col detto sistema viene divisa in 16 riparti, ognuno avente 40 individui di truppa, e siccome tale estensione è di 700 chilometri, si può considerare prossimamente un individuo per ogni chilometro, che in genere tanto si esige per un'accurata sorveglianza e manutenzione delle strade ferrate.

L'utilità del progetto è chiara. 1° Una organizzazione militare è sempre preferibile a quella d'individui borgesi. Il dritto nei capi di punire obbliga i subalterni ad una condotta più rigorosa, ad una esattezza maggiore nell'adempimento delle incombenze. 2° Il Governo, avendo la disciplina sopra questi individui, può calcolare di avere fra le sue truppe un battaglione di più, senza spesa alcuna, rimanendo a carico della Società il soldo, e l'uniforme. 3° Il Governo è sicuro, in caso di movimenti intestini o di guerra, di aver individui pronti a guastar la strada, e riunirsi in opportuni impostamenti concertati anticipatamente per coadiuvare alla difesa ec. Gli artigiani sparsi ne' battaglioni in attualità di servizio possono trovare un compenso nel trasferirsi nelle guardie delle strade ferrate, tornando ad occuparsi nel mestiere già da loro esercitato; e ritraendo un soldo maggiore dell'antecedente, di modo che potrebbe tal destinazione esser considerata come un premio ai più subordinati soldati.

Le suddette idee saranno dettagliate quando la Società volesse adottarle: il sottoscritto si contenta frattanto di averle accennate.

L'Ingegnere Direttore, PROVINCIALI

Strade ferrate estere

Il Governo Toscano, nel pubblicare le condizioni della definitiva concessione di costruzione della via ferrata Porrettana accennata nel nostro n°. 1, fece conoscere le gravissime difficoltà locali che si sono affacciate agli ingegneri incaricati degli studi tecnici; e mentre in compenso accorda ai concessionari il privilegio della preferenza nella esecuzione di qualunque altra via ferrata che dal Governo potesse entro una ben considerevole estensione in seguito essere decretata, si riserva l'approvazione speciale di alcune parti del progetto attuale, dando così a conoscere come ritenga fra i casi possibili quello della scelta di una meno aspra, e difficile direzione. Per verità in operazione di sì grave importanza, un provedimento simile appare lodevolissimo, e speriamo di tutto cuore che le ulteriori investigazioni siano coronate di buon successo, e possino offerire la conciliazione di un andamento meno contrariato dalla natura, e più omogeneo agli interessi comuni dei due Stati.

Ciò che più di tutto ha eccitato la nostra sorpresa, e probabilmente anche quella del sig. Dott. Carlo Frulli, il quale nel n°. 18 del periodico bolognese *Le Strade Ferrate* prometteva di farci passare per 3 franchi da Bologna a Firenze via della Porretta, mentre ora la tassa è portata a franchi 20 e più (1), si è il rimarcare nella tariffa dei trasporti prezzi tali, che paralizzano intieramente il grandissimo vantaggio economico che dapertutto offrono le strade ferrate in attività d'esercizio. Troviamo esposte nel tratto alpestre lire 2 toscane al miglio per ogni lib. 2,000 delle merci più comuni di quel transito, ed un medio di soldi 7 toscani per le persone. Ciò corrisponderebbe in valuta romana a bai. 45 per la tonnellata di merce, e 5 $^1/_2$ per individuo, mentre a parer nostro la tariffa dei trasporti sul tratto alpestre non dovrebbe oltrapassare il $^1/_4$ di aumento della tariffa delle pianure; e questa, ad esempio del Belgio, fra di noi non dovrebbe essere maggiore di bai. 4 per la tonnell. di merce e bai. 1 $^1/_2$ per media tassa personale (al miglio).

L'enorme differenza che corre fra quest'ultimo prezzo, e quello ammesso dal Governo Toscano, il quale, anzichè presentarci un vantaggio, anzi aumenta *di più del doppio* l'attuale prezzo di trasporto delle merci che tanto intralcia il commercio delle canape bolognesi, farà cambiare opinione a coloro che troppo si promettevano dalla via Porrettana. In fatti, applicata l'ordinaria tariffa ad una via ferrata da Bologna a Genova, otterremo un costo di scudi 8 romani per tonnellata, da Bologna a Venezia scudi 3. 80, da detta ad Ancona scudi 5. 40, mentre la premessa tariffa toscana ci condannerebbe a scudi 30 (!!) pel trasporto da *Bologna a Livorno.*

Per un siffatto risultato non vale davvero la pena di tanto affannarsi per ottenere delle vie ferrate, che se altro non debbono essere che oggetto di lusso, e di agiotaggio, le lasceremo senza invidia ai loro inventori.

Fra di noi le vie ferrate hanno da soddisfare a tutt'altra bisogna. Noi le vogliamo per ravvivare il nostro commercio, per diminuire *della metà almeno* i nostri attuali prezzi di trasporto, e per abbreviare le distanze. Se non ci guidano a cotesti favori, le vie ferrate per noi diventano superflue e le ricusiamo. Ma siamo certi che il Governo nostro previdentissimo, e le ottime disposizioni delle società accollatarie nazionali che vanno organizzandosi sapranno assicurarci i citati vantaggi, e per ciò continuiamo a considerare le vie ferrate fra noi progettate per il principale sostegno del nostro commercio e della nostra industria. *X.*

Nuove vie di comunicazione, e strade ferrate in Piemonte.

Il re di Sardegna ha approvata l'esecuzione delle seguenti grandi costruzioni:

Un ponte di mattoni sul fiume Stura, sulla strada di Milano: esso sarà composto di cinque arcate di sedici metri ciascuna, e porterà una spesa di 415,000 franchi; un altro ponte sul torrente Fier, che taglia la strada di Ginevra presso Brogno: le spese di esso sono stimate 181,000 franchi; una prigione presso Albertville, il cui preventivo è di 190,000 franchi; il prolungamento della strada provinciale da Varallo ad Alagna, le cui spese ascenderanno a 150,000 franchi; il ponte di muratura sulla Bormida a Spigno, con una spesa di 171,676 franchi; finalmente la costruzione di una strada confinante comune lungo la valle Varaira nella provincia di Saluzzo con 198,000 franchi, ed una seconda eguale, lungo la valle Vesubia nella provincia di Nizza, con 600,000 franchi.

Oltre queste importanti costruzioni, si sa che le strade ferrate da Genova a Torino, al lago Maggiore ed al confine lombardo sarebbero costrutte a spese del regio erario.

Il Direttore O. GIGLI

Borsa di Roma dei 5 Febbraio 1847

EFFETTI PUBBLICI

Consolidato Romano al 5 per cento godimento dal 1. trimestre 1847

	Lettera	Moneta
Apertura Sc.	— —	105 —
Chiusura »	— —	105 —

Premio di attergazione Sc. 2.

Napoli. . .	80	50	Genova . .	18	38
Livorno. . .	15	75	Londra . .	457	—
Firenze . . .	15	72	Parigi . . .	18	32
Venezia . . .	15	75	Marsiglia. .	18	30
Milano . . .	15	80	Lione . . .	—	—
Ancona . . .	99	50	Augusta . .	47	—
Bologna. . .	99	60	Vienna. . .	—	—

Società di Assicurazioni. — Azioni di garanzia Sc. 107 13 Sc. 167 13
— effettive. . 500 — 560 —

Banca Romana. — 1,395 Azioni in circolazione di sc. 500 l'una. *Alla pari.*

Società Romana delle Miniere di ferro. — Capitale sociale sc. 600,000, rappresentato da 6,000 Azioni di scudi 100 l'una. *Alla pari.*

Società di Fonderia e Stabilimento meccanico Romane, sotto la ditta Gigliesi, Watson e Comp. — Capitale sociale sc. 60,000, rappresentato da 300 Azioni di sc. 200 l'una. *Alla pari.*

Il dividendo dell'anno 1845 fu del 6 3/4

CORSO DELLE AZIONI DI VARIE STRADE FERRATE ITALIANE ED ESTERE

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Private Pontificie				
— —	»	» »	»	»
— —	»	» »	»	»
Private Italiane				
Milano — Venezia	180	Sc. 10,000,000	»	109 1/2
— — Monza	10	575,000	»	*Senz'affari*
Firenze — Livorno	64	4,500,000	»	94
Lucca — Pisa	14	400,000	»	*Senz'affari*
Napoli — Nocera	30	2,150,000	»	*Simile*
Private Germaniche				
Vienna — Nord	158	6,700,000	16 88	174 1/2
— — Gloggnitz	56	4,800,000	42 50	132 1/2
— — Pesth	38	1,200,000	10 60	99 1/4
Berlino — Anhalt	101	4,200,000	13 68	98
— — Magdeburg	95	3,800,000		92 1/2
— — Amburgo	150	*Nuova*		99 1/2
— — Stettino	112	3,320,000	9 »	110 1/2
Slesia — Bassa	225	7,200,000	5 »	90 1/4
Magdeburg — Halberstadt	39	1,100,000	8 60	111 1/2
— — Lipsia	80	1,600,000	18 50	195
Colonia — Belgio	57	3,200,000	22 80	86 1/2
Dusseldorf — Elberfeld	18	720,000	23 50	104 3/4
Taunus	33	1,200,000	19 60	151 1/2
Lipsia — Dresda	77	3,150,000	17 40	124 1/2
Governative German.				
Vienna — Trieste	320	*Amministrazione governativa*	7 40	*Non sono in commercio*
Bavare	137		6 30	
Badense	152		14 »	
Wurtemberghesi	7		11 60	
Brunswighensi	66		»	
Anoveresi	77		»	
Private Francesi				
Paris — St-Germain	12			F. 1020
— — Versailles (destra)	16	*Il corso delle Azioni*		335
— — — (sinistra)	11	*francesi si regola sul*		215
— — Orléans	76	*valore di franchi 500 per*		1220
— — Rouen	86	*Azione: il loro prodotto sarà dato con un successivo*		880
— — Lyon	»			490
— — Strasbourg	»	*numero, non constando*		470
— — Nord	»	*ancora quello dell'ultimo*		611 1/4
Orléans — Bordeaux	»	*semestre.*		540
Strasbourg — Basilea	90			207 1/2
Bordeaux — Cette	»			447 1/2

PUBBLICAZIONI DELLO STABILIMENTO TIPOGRAFICO DEI CLASSICI SACRI

BIBLIOTECA DELLE FAMIGLIE

DIRETTA E COMPILATA DA O. GIGLI

Con la collaborazione dei Signori Principe Carlo Buonaparte. Cav. abate Ferrante Aporti. — Cav. Adriano Balbi. — Prof. abate Giuseppe Baruffi. — Prof. cav. Giacinto Collegno. — Prof. bar. Giovanni Plana. — Dott. Luigi Masi. — Prof. Francesco Orioli. Prof. Gioacchino Taddei. — Conte Pietro Estense Salvatico. Marchese Orazio Antinori. — Prof. Vitale Rosi.

100 Vol. in-18° Bai. 10 il Volume

(*Se ne pubblica un volume al mese.*)

Questa *Biblioteca* sarà composta di tre diverse serie: delle quali la prima conterrà Trattati elementari riguardanti l'educazione sia intellettuale, sia morale, sia fisica; la seconda conterrà completi o in saggio gli Scrittori classici della nostra letteratura, e la terza sarà formata da una *Enciclopedia d'arti e mestieri.*

L'ARTIGIANELLO

Giornale morale, religioso, istruttivo

PER L'EDUCAZIONE DEL POPOLO

Diretto e pubblicato da OTTAVIO GIGLI.

TERZO ANNO

Questo giornale settimanale forma ogni anno un volume di pagine 420 circa, e si pubblica tutti i sabati in un mezzo foglio in-8 a due colonne.

I due primi volumi sono stati già pubblicati.

L'obbligo dell'associazione è per un anno, ossia per un volume, il quale contiene i fogli dal gennaio a tutto dicembre.

Si paga anticipatamente per un mese bai. 5; per un trimestre bai. 15; per un semestre bai. 30; per un anno bai. 60.

SOCIETA' ROMANA DELLE MINIERE DI FERRO

TUBI DI FERRO FUSO

ATTI ALL'INCANALAMENTO DELLE ACQUE DEI TETTI

Per secondare le benefiche mire del Governo, pubblicate colla Notificazione del 1° corrente di S. E. Rma il Sig. Card. Massimo Presidente della Congregazione delle Acque e Strade, la Società Romana ha fatto depositare presso la Fonderia al Vaticano una quantità considerevole di tubi di ghisa, ossia ferro fuso, atti all'incanalamento delle acque dei tetti, ed ha disposto che si dia opera alla costruzione di altro considerevole numero di essi all'uopo di esaurire ogni richiesta. In questa circostanza e per tal specie di lavori, ha praticato una riduzione sui prezzi attualmente in vigore, cosicchè essi tubi si venderanno al prezzo di scudi trenta il migliaro, ricevuti dal magazzino, e di scudi trentacinque il migliaro collocati in opera al posto.

Per tubi di misura e forma straordinaria si riceveranno le ordinazioni.

ROMA. — Tipografia de' Classici Sacri, via Felice, N° 121. — *Con permesso.*

18 FEBBRAIO 1847. ANNO PRIMO. — N° 5.

DIREZIONE
IN ROMA
Via Felice N. 124

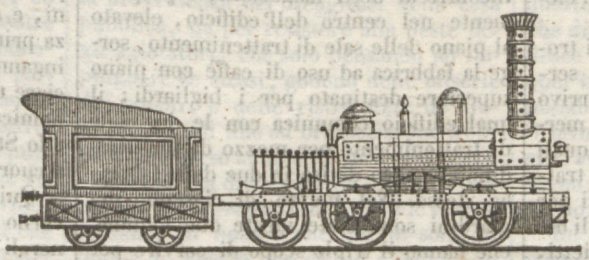
La Locomotiva

SI PUBBLICA
ogni
GIOVEDI'

La Direzione invita i sigg. Gerenti e Fondatori delle Società di Strade ferrate, Battelli a vapore, Miniere, Ferriere ed altri grandi Stabilimenti, ad inviarle una copia dei loro Statuti, perchè se ne possa pubblicare un sunto nella *Locomotiva*. Si pregano egualmente i sigg. Gerenti di far noti i giorni delle Adunanze d'Azionisti, per poterne dar avviso al pubblico.

—

Le lettere, i gruppi, e qualunque articolo da inserirsi in questo Giornale, non saranno ricevuti se non affrancati.



CONDIZIONI DELL'ASSOCIAZIONE

PER ROMA
Per sei mesi. . . . . ₧ 1 00
Per un anno. 2 00

PER LO STATO E L'ESTERO
(franco ai confini)
Per sei mesi. . . . . ₧ 1 20
Per un anno. 2 40

Gli *Annunzi* saranno ricevuti al prezzo di *baiocchi due a riga* di carattere testino, divisa la pagina in tre colonne.

GIORNALE PER GLI AZIONISTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE E D'ALTRE SOCIETA' INDUSTRIALI

SOMMARIO

Strade ferrate Pontificie. — *Deputazione nominata dalla Commissione provvisoria della Società Nazionale per presentare a S. S. lo Statuto.* — *Sulla grande stazione centrale nell'interno di Roma* (march. Orazio Antinori). — *Alcuni pensieri intorno alla Notificazione del 7 novembre.* (C.). — *Cenni intorno ad alcuni rapporti delle strade ferrate pontificie* (capit. G. A. Gamzoni, e ingeg. Carlo Scarabelli). — *Osservazioni importanti sulla strada ferrata da Bologna al Po* (G. P.). — Perfezionamenti tecnici. — *Sul sistema di M. de Jouffroy* (P.). — *Prove del sistema a pressione atmosferica.* — Borsa di Roma.

Strade ferrate Pontificie

SOCIETA' NAZIONALE

La Commissione provvisoria, di cui leggonsi i nomi e i poteri negli art. 98, 99, 100 dello Statuto, si riunì per eleggere il Presidente, due Vice-Presidenti, e il Segretario. A schede segrete fu nominato per il primo il principe D. Tommaso Corsini, per gli altri il principe D. Cosimo Conti, e il marchese Lodovico Potenziani, e Segretario Ottavio Gigli.

Si propose dal principe Corsini di nominare una Deputazione che presentasse a S. Santità lo Statuto, perchè fosse approvato. Si venne alla votazione, e si trovarono eletti i sigg.:

Principe Corsini,
Principe Conti,
Marchese Potenziani,
Avv. Antonio Silvani,
Marchese Gio. Costabili.

Questa onorevole Deputazione avrà audienza da S. S. la sera di lunedì 22 del corrente.

Sulla grande stazione centrale nell'interno di Roma.

Le stazioni, ossia quelle fabbriche che dai Francesi vengono chiamate *gares*, sono edificii di modernissima invenzione, e non contano un'età maggiore di quella delle strade ferrate essendone una conseguenza. Esse consistono in tante fabbriche o isolate, o riunite, ma sempre formanti un tutto ove le parti sono disposte in modo, che servire possano ai moltiplici usi che si richiedono in tal genere d'edificii, cioè sale di trattenimento per i passeggieri, officii d'amministrazioni doganali, di polizia, magazzini per le macchine di trasporto, officine, magazzini pel combustibile, abitazioni per gl'inservienti ec.

Da principio tali fabbriche a poca cosa si riducevano; ma ben presto si sono ordinate in edificii di molta entità, perchè l'esperienza ha dimostrato quali ne dovevano essere le dimensioni e le quantità delle parti costituenti.

Fino ad ora molte e grandi stazioni si edificarono; ma se sono riuscite vaste e di ricca apparenza, sono però sempre state difettose nella parte che riguarda la solidità; perchè società di speculatori che hanno avute concessioni temporarie, intenti soltanto a' propri interessi, le hanno costruite in modo, che durar potessero quanto era il tempo che durar doveva la concessione.

Riguardo poi allo stile architettonico, non si starà qui a dire come ne sia stata la povera architettura maltrattata. Ed anche in Italia per nostra sventura, di quelle stazioni fino ad ora costruite, ne è stata per lo più affidata la cura ad artisti stranieri, quasi fosse venuto meno agl'ingegni italiani quella sacra favilla che il cielo ha loro esclusivamente accordato, e che ha fatto sorgere quelle auguste moli di templi e di palagi, meraviglia degli uomini, e dei tempi in cui nacquero!

Nè qui giovi agli architetti d'oltremonte il dire che edificii sì fatti d'invenzione tutta propria del nostro secolo assoggettar si debbano a nuova foggia di architettura, come se questa non si prestasse a tutti i nuovi trovati della moderna civiltà. È vero che l'arte dipende dal genio; ma è pur vero che ha de'principii fissi, da'quali non si può allontanare, e che facendo il contrario si cade in quei difetti in cui sono caduti i settecentisti, e ne'quali tutto giorno cadono coloro che, sprezzando gli antichi, vanno laddove la loro matta fantasia ne li conduce. Questo fa che presso gli architettori d'oltremonte rare volte si trovi quell'unità di carattere tanto necessario a qualunque edificio; il romano è innestato all'egizio, al barocco, al greco, al gotico, all'arabo, nè vi son mai quei rapporti, quell'euritmia che costituisce il bello dell'arte.

Non sia ciò detto per offendere coloro che hanno portato le industrie all'apice della perfezione, ma solo per riprendere quelli de'nostri che, ripudiando la patria comune, hanno ricorso, e ricorrono a questo fine allo straniero, non curando nè l'onore e l'interesse proprio nè quello della propria nazione, facendo innalzare edificii che fanno onta al paese ove le arti ebbero culla ed incremento.

Nel progetto della stazione centrale di Roma presentato dalla Società Nazionale alla S. S. il giorno 7 febbraio in quattro grandi tavole condotte all'acquarello a colori, si è procurato di riunire più che sia stato possibile i precetti fondamentali dell'arte, cioè, solidità, comodità e bellezza. La solidità è stata osservata, perchè la Società ha in mira di erigere un monumento che debba pervenire alle età future, e non da durare per lo spazio di anni che durar deve una concessione. La disposizione della pianta essendo stata combinata nel modo il più conveniente a tal sorta di fabbriche, lo scopo principale è stato quello di distribuirla in modo, che tutti gli edificii che la compongono fossero il più possibilmente vicini gli uni agli altri ed in immediata comunicazione colla via ferrata, la quale partendo con un rettifilo dal mausoleo di Cecilia Metella situato sulla via Appia antica, traversa da un'estremità all'altra la stazione, che sorgerebbe accanto all'antico rudere detto Minerva Medica, e termina in prossimità del ponte Salario sulla linea Anconitana.

Ad evitare poi i gravissimi inconvenienti che tuttogiorno accadono (specialmente nelle stazioni di Francia) pel miscuglio de'convogli dei passeggieri con quelli delle merci, venne immaginato di situare la porzione di fabbrica destinata al servigio de'passeggieri (la quale occupa il corpo di mezzo dell'intero edificio) su d'un livello superiore al resto dell'edificio destinato per le merci con una elevazione di metri otto. Questa elevazione viene ad esser raggiunta dalla Locomotiva de'passeggieri mediante la divisione del binario in due rami, operata a me-

tri 400 di distanza dall' edificio, a qual distanza dividendosi la strada in due, l'uno ascendente e l'altro discendente, raggiunge la stazione con una pendenza dell'uno per °/₀ restando così divisa per due l'elevazione di metri otto.

Sulla parte elevata dell' edificio si trovano tutti i locali destinati per il servigio de' passeggieri colla strada di arrivo e partenza separata da quella delle merci dal detto dislivello di metri 8, le quali strade fiancheggiano le due sale di trattenimento con i marciapiedi coperti per montare e scendere i vagoni, i locali destinati alla distribuzione dei biglietti, deposito de' bagagli, offici de' passaporti, caffè, abitazioni, ed offici dei direttori delle stazioni.

A sfuggire anche l'inconveniente che incontrasi in molte stazioni ove il servizio pe' passeggieri trovasi elevato da quello per le merci (come nella nostra stazione), cioè che per essere le rimesse delle locomotive e vagoni ad un piano inferiore si è costretti di abbassarli ed innalzarli per mezzo di macchina al loro piano, s' immaginò di portare questi magazzeni al piano del binario su cui devono correre, elevandoli ciascuno su di un ponte, e ciò per lasciar libero il passaggio a que' carri che devono praticare le due grandi strade attorno alle quali sono situati i magazzeni delle merci.

Rimanendo per tale disposizione una elevazione di metri otto sotto le sale dei passeggieri e loro binarii, si è approfittato di tale altezza, ponendo sotto le dette sale un vasto locale ad uso di magazzeni per merci, che, stante la loro posizione immediata sul binario delle mercanzie, trovansi opportunissimi allo scarico di esse, senza che a braccia debbansi trasportare in locali più distanti. Incontro ad essi magazzeni, e precisamente al lato opposto del binario, trovansi i locali destinati al materiale di riserva, magazzeni de' vagoni, locomotive ecc. necessari al servizio delle merci; quindi due stradoni, che, percorrendo da una estremità all' altra della stazione, sono ideati per il servizio de' carri che devono caricare e scaricar le merci stesse. Ad uno de' lati di tali strade sono situati gli altri magazzeni per merci e le dogane, una per la via di Ancona, e l'altra per quella di Napoli; e ciò fu immaginato per maggior comodità dell' amministrazione, perchè essendo due le stazioni riunite in una, possono gli interessi essere divisi, quantunque l' edificio non costituisca che una sola fabbrica. Alle due estremità di ciascuno dei due detti stradoni vi sono quattro edificii, uno a ciascuna estremità, e per i quali hanno accesso i carri; i quali edificii sono destinati a contenere nel piano inferiore i picchetti di finanza con le officine di riparazione, e nei due piani superiori gli offici per l' amministrazione con le abitazioni per gl' inservienti. A metà di ciascuno de' descritti stradoni, in faccia alla dogana, trovansi le rimesse pe' bestiami, le quali servono di rinfianco al ponte che sostiene parte de' sovrapposti magazzeni destinati al servigio, come poc' anzi dicemmo, de' passeggieri. Incontro ai detti magazzini, e propriamente nel centro dell' edificio, elevato al piano delle sale di trattenimento, sorge la fabbrica ad uso di caffè con piano superiore destinato per i bigliardi; il qual edificio comunica con le due sale di trattenimento per mezzo di un giardino che vien diviso in due dalla fabbrica stessa. Nel mezzo di ciascuno dei giardini sono state ideate due fontane, che hanno il triplo scopo di servire per uso de' giardini, per empire le locomotive e per milliario aureo. Al di sotto del caffè, situato al piano del binario merci, vi è il magazzino pel combustibile. Sulle due testate del corpo centrale, contenente le sale destinate pe' passeggieri, e precisamente sovrapposte ai locali per la dispensa de' biglietti, deposito de' bagagli, e vidimazione de' passaporti, sono le abitazioni ed offici dei direttori delle due stazioni.

Con questa disposizione sembra siasi provveduto a tutto ciò che occorre per una stazione che deve essere il centro di tutte le strade italiane (1).

March. Orazio Antinori.

Alcuni pensieri intorno alla Notificazione del 7 novembre.

Ora che il Governo Pontificio è tutto rivolto a quella saggia prudenza che i tempi e le circostanze richiedono, non è irragionevole il confidare che quel voto generale, il quale da lunga età reclamava le vie ferrate fra noi, sia per passare ben presto dal desiderio all' atto. E mentre quelle determinazioni sono il primo passo che ci conduce a non dubitato progresso, conviene anche riconoscere che esse in parte debbano acquietare le questioni individuali, tranquillizzare le gare municipali, e toglier luogo a molte e diverse polemiche, delle quali se alcuna per colpa di mente o ristretta o maligna viene pur anco messa in campo, deve essere riguardata non più come di locale interesse, ma come di generale. Che se le parole del Governo nel concedere generalmente le linee ferrate, non entrarono (come non dovevano) a discorrere partitamente sulle cose, noi qui speriamo verrà messo in chiaro non essere luogo per questo a nuove gare e a nuove dispiacenze, poichè, lasciandosi indecise molte delle più importanti questioni, si svilupperà in seguito ogni interesse parziale di quelli, che per ora sembrano nella generalità della cosa dimenticati.

Istruito dai disordini altrove nati, sapeva il Governo Pentificio, che, se lasciavasi alle compagnie private il determinare la rete principale de' suoi Stati, queste, ad altro non mirando che a strappar concessioni, a porre in circolo azioni, e a vantar l' utile di certe linee senza prima considerarle, potevano non solo ingannare gli stessi azionisti, ma tracciare una linea senza alcuna veduta economica, politica e industriale, che pure allo Stato deve e principalmente essere a cuore.

Quindi è, che niuno meglio del Governo potea considerare gl' interessi generali coll' estero, quelli interni e locali fra loro, e il vantaggio ancora degli intraprendenti stessi collo Stato. In questa parte il Governo divenne in certa guisa il tutore dei concorrenti, onde impedire e l' abuso de' capitalisti immorali, e il danno certo dei popoli.

Pure non mancò chi per malizia e chi anche in buona fede si fece a condannare con più precipitato che sano giudizio il concepimento della rete pontificia, tale quale fu designata dal Governo. E ciò porta due gravi mali; poichè mette senza ragione in timore alcune provincie, ed arresta o ritarda il facile concorso dei capitali.

Una delle principali accuse è questa, cioè che il Governo, togliendosi dal contatto delle linee ferrate degli altri Stati, sembra mettersi a stabilire la esclusività de' commerci; il che ne' principii di economia politica è massimo errore, particolarmente in uno Stato piccolo, quale il nostro. Ma da soverchio zelo è mossa la critica di costoro, che spaziando nell' astrazione delle teorie, non tengono conto di tutto quello che pure è da ponderare per mille circostanze nell' atto dell' applicazione.

È primieramente debbono considerarsi le circostanze nostre locali. Il Governo stabilì la rete ferrata, tracciando la linea longitudinale lungo i punti principali dello Stato, e in rispetto alla congiunzione dei due mari. Operò in tal guisa, che prima venisse assicurato l' interno movimento dello Stato, e la più necessaria congiunzione con il rimanente della gran linea italiana; la maggiore o minore importanza della quale in rapporto al commercio dell' Oriente sarà dal tempo col fatto decisa. Or chi può condannare questo pensiero, che, prendendo per base il congiungimento col regno di Napoli, quale estremo della linea centrale d' Italia, e protraendo essa linea nel cuore del suo Stato fino agli opposti confini, lungi dal generare un isolamento, cura anzi gl' interessi dei municipi del centro, e non solo dà vita al commercio dei due mari, ma collega i punti più importanti delle due coste nel miglior modo che consenta la configurazione stessa dello Stato, e la natura de' siti? Che se giunto con la gran linea ai punti prossimi degli Stati limitrofi ivi si ristà, non deve arguirsi perciò nel Governo una contrarietà in massima di congiungersi a quelli, ma

(1) Nel prossimo numero di questo giornale si discorrerà della parte decorativa, e così avremo dato ai nostri lettori un' idea di questa fabbrica in progetto, che l' architetto Volpato ha con tanto senno e gusto messo in carta, diretto dai savi suggerimenti degli ingegneri cav. Paolo Provinciali, e sig. Guido Romiti.

sì una riserva di tempo e di luogo, per effettuarlo. E questa effettuazione non può non essere cagionata che dalla effettuazione contemporanea di linee corrispondenti in quelli Stati medesimi; ed ora non è a nostra notizia, che, mentre ciò si verifica con più apparente fondamento per il regno di Napoli, con pari fondamento si verifichi subito eziandio degli altri Stati che confinano al nostro. Or come poteasi dunque stabilire al pubblico nell' Editto alcuna cosa che ciò riguardasse? Questo non era nè provvido, nè conveniente consiglio, tanto più che questa annessione avrebbe dovuto esser dettaglio e complicanza di antecedenti concerti cogli Stati limitrofi; e trovandosi lungo la linea non un solo ma molti e varii punti di contatto, non con uno ma con più di essi Stati, non errore di economia politica, ma precetto di essa era far questione di tempo e soggetto di studi ulteriori una cosa così rilevante, presentandosi in varie considerazioni d'utile e disutile in generale e in particolare altre considerazioni di movimento interno e d'interesse locale. Due provincie, e forse più, sono in questo proposito interessate, la Perugina e la Bolognese. E noi non possiamo credere che il Governo, ricusando in massima di considerarle, abbia voluto di loro scordarsi; ma che l'abbia fatto (giova il ripeterlo) questione di tempo e di studi ulteriori, per risolvere i punti precisi dell'annessione a seconda di sani e meditati pensieri. Basta legger l'Editto per convincersi e persuadere quanto sia lontano il supposto dei malevoli che s'abbia in mira l'isolamento dello Stato.

Trattata così non teoricamente ma praticamente la questione con coloro, che secondo le norme dell'economia pubblica la considerano, dobbiamo rispondere a chi con fini secondarii promuovono l'impresa, più per privato interesse che per convinzione d'utile universale e per zelo del paese.

Non sì tosto lo Stato Pontificio fu per adottare le strade a guide di ferro, una turba di capitalisti, che fecero altrove questa impresa campo vasto d'immorali guadagni e di disastrose dispersioni, chi vestendo l'apparenza di bene per lo Stato, chi quello d'utile per alcune località, si diede ad ogni sorta di polemiche e d'intrighi per eccitar passioni, circuire potenti, ed esercitare influenze onde intorbidare l'impresa, e strappare, potendo, concessioni che fossero argomento ai loro giuochi di borsa. Ma saggio il Governo e prudente, si attenne al partito che finora fu il soggetto della nostra disamina, facendo un editto generalmente per evitare ogni male, e scegliere pacatamente fra i molti progetti il migliore. Che maraviglia se i maligni nella loro sconcertata lega si fanno ora a reagire per distruggere nell' applicazione, se fosse possibile, il divisamento del Governo? Imbrogliano la questione economica, suscitano la gelosia de' vicini, eccitano la discordia dei municipii, gittano la diffidenza nei capitalisti e nel pubblico. Ma noi dobbiamo sperare che lo zelo de' buoni, e soprattutto il senno delle genti, e la provvidenza dei Reggitori della cosa pubblica, sia per resistere alla peste degli agiotatori, che solo pensando ad impinguare se stessi, godono delle miserie dei popoli, e delle ristrettezze de' Governi, i quali fino ad ora lasciarono troppo libero corso ai nefandi loro commerci.

Ciò che noi diciamo delle strade ferrate pontificie interessa tutte le strade ferrate italiane; in quanto che queste sono di quelle un centro che da qui a non molto può distendere la sua influenza sull'intiera penisola; e a ragione deve convenirsi che il buon procedimento di esse in questa parte giova l'Italia tutta.

Lo andar divolgando, come si fa da molti, che il concorso de' capitali esteri, prima e desiderabile risorsa per riuscire nell'intrapresa, non possa venire sì largo e sì pronto per le determinazioni prese dal Governo, è in fondo un sofisma, destinato a sconcertare i piani, e metter diffidenza; ma noi non siam di credere così, quando il Governo (come si è detto) non ha fatto dell'annessione degli Stati esteri una questione di massima, ma bensì una questione di tempo.

Bene è a temersi di altro impedimento che deve richiamare l'attenzione dei nostri lettori. A niuno è ignoto il discredito che ottengono simili imprese al giorno d'oggi nelle piazze di commercio. Se otto o dieci anni fa era più facile ottenere per l'impresa degli Stati Pontificii la concorrenza dei capitali esteri, ora le circostanze sono infinitamente disfavorevoli; nè convien credere alle promesse ed ai progetti degli agiotatori, i quali non fanno già conto sui grandi capitalisti, ma sì sopra molti dei nazionali, e degli esteri, cui sperano porre (come suol dirsi) nel sacco dopo aver fatte le consuete loro retate di danari, e dopo aver compromesse le costruzioni stesse delle strade ferrate.

Ma se questo discredito è vero per gli abusi che di simili imprese si sono fatti, è da considerare quanto è diverso lo Stato nostro da quelli che dettero esperienza di mala riuscita. Noi abbiamo una rete stabilita già saggiamente dal Governo, rete che o prima o poi dovrà congiungersi con gli altri Stati limitrofi; e ciò è interesse generale dello Stato e delle popolazioni. Dunque l'utile è certo: ma considerandosi partitamente questa rete ne' suoi tronchi, è pure certissimo che alcuni di essi tronchi, per la qualità più facile delle comunicazioni e per la estensione loro meno incerta, offrano agli speculatori utile molto maggiore di que' tronchi specialmente centrali, che per la natura più difficile dei luoghi presentano un dispendio molto più forte dei primi nella loro costruzione. Secondo queste osservazioni si vedrà che il concorso dei capitali più facile, più pronto abbia ad offrirsi su quei punti estremi che sono più agevoli, e che per l'annessione col mare e cogli altri Stati vicini presentano movimento più utile, e minor dispendio nell' effettuarlo. Ma che mai da questo ne avverrà? Avverrà senza dubbio che difficile, lento, e forse del tutto inefficace sarà il concorso dei capitali in quei tronchi meno proficui; sicchè o impossibile o immensamente ritardato sarà il lavoro centrale, e forse per colpa di ciò rovinerà tutta l'impresa, se il Governo non voglia intraprenderla per conto suo, o intervenirvi in gran parte.

Ed ecco altra potissima causa che ha mosso il Governo istesso a non affrettarsi di stabilire le linee estreme di congiunzione, senza aver prima assicurati i capitali per quelle del centro già ordinate, ravvisando contrabilanciato così agli speculatori il guadagno dei tratti certamente proficui col rischio degli altri poco o meno importanti.

Da tutte queste cose, le quali non isfuggono già a coloro che quindi han veduto i lor disegni sconcertati, conseguita che, se alla unità di concetto, e alla savia massima di stendere una rete di strade ferrate non si coordina un mezzo di azione corrispondente, perderà il Governo nostro il beneficio che si ha promesso da esse strade, e dopo aver vinto gli intrighi degli agiotatori allorchè fissava le massime, resterà poi distrutta l'opera sua nel fatto delle applicazioni. Imperciocchè risvegliando costoro malignamente le gelosie municipali, e adoperandosi a disgiungere le intenzioni ed i capitali colle attrattive di particolari interessi, stornano l'attenzione ed i mezzi dall'intero concetto di una strada ferrata nazionale, com'è del nostro principale interessamento.

E qui si fa luogo a parlare della *Società Nazionale*, che sola presenta un mezzo corrispondente a togliere la minaccia dei danni di sopra accennati. Essa con una sola azione complessa porge (come a noi pare) il modo di eseguire la strada ferrata e secondo le massime del Governo, e secondo il maggior utile che noi possiamo sperarne. Quindi è che per questa ragione contro di lei si sono mossi i capitalisti, e coloro che per siffatti si spacciano, i quali, se fossero capaci di deporre le loro mire di guadagno, concorrerebbero certo a farne parte, raccogliendone anche que' vantaggi che sono i migliori degli altri, dico i morali, economici, e politici dello Stato.

Infatti la *Società Nazionale* risponde quanto più si può alla pubblica moralità facendo circolare capitali infiniti, rendendo il concorso degli esteri più facile almeno per le garanzie di gestione, e raccogliendo gli utili e i parziali guadagni col complesso degl' interessi universali. Trasformasi così l'impresa non in una operazione meramente bancaria, ma in un' opera di beneficenza allo Stato.

È dolce intanto il vedere come la pubblica opinione sempre più vadasi accostando a questo progetto; poichè fuori

d'Italia eziandio gli si fa buon viso, riguardandosi colà più che fra noi nel suo vero aspetto di utilità, forse perchè più difficilmente vi giungono le male arti e gl'intrighi dei nostri agiotatori.

Ma siccome si cerca ora riunire gli animi con l'efficacia e colla santità de' principii religiosi e morali, bello sarebbe vederli riuniti una volta anche in interessi materiali, secondando così le benefiche vedute del Governo, lo spirito generale del paese, ed i bisogni prepotenti del secolo! Pure non siamo lungi dallo sperare che gli uomini di buona volontà si persuadano sempre più di tanto bene, e che presso il Governo Pontificio, avveduto ed imparziale, prevagliano i veri interessi del paese, in guisa che i pericoli temuti vengano allontanati, i beni possibili e necessari promossi e assicurati.

Ma prima di por termine a questo discorso, ne sia concesso estenderci ancora più sull'associazione nazionale, intorno la quale ciò che si è detto finora, quanto alle questioni sopra discorse, potea bastare, ma non quanto al dileguo delle sempre maligne obbiezioni.

Fra le varie critiche fatte alla Società Nazionale havvi quella, che sia gigantesco l'assunto. Ma prendendo l'argomento alle strette, e lasciando di rispondere altramente, domanderò: forse si renderà più possibile col dividersi in forti gare ed in contrarii partiti? Certo tanto più si renderà agevole il suo corso, quanto più se ne allontani l'intrigo.

Quindi una società che voglia comporsi delle forze riunite, non è già più impossibile, nè superiore a quelle che si vorrebbero parzialmente fare agire. La vera questione è nella proporzione della massa dei capitali che al giorno d'oggi può trovarsi disponibile alla impresa; e per noi rileviamo che questa si risolva piuttosto colla questione del tempo che importerà la costruzione, che con quella della possibilità e della convenienza. Non sono per noi incerte queste due, e non diamo troppa importanza alla durata, quando pur succeda la costruzione; ne diamo però moltissima al ritardo, ne diamo a tutto ciò che non solo ritarda, ma che ancora impedisce di fare tutto quello che si può ad un tempo.

Altra accusa si dà alla Società Nazionale di essere monopolista: bella invero, degna della buona fede di coloro che la ripetono, e delle alte vedute di coloro che la propongono, il monopolio di un interesse generale di uno Stato! L'operazione di una società che imprende col concorso di chi voglia prender parte da dovunque all'attivazione di questo oggetto, e che imprende a regolarne la gestione sotto norme oneste e morali, non è, no, da confondersi con i monopolii individuali di coloro che, autori di simili accuse, dovrebbero in pria nascondersi alla luce del sole, e poi promuoverle senza arrossire. Convien però credere che le personalità e gli interessi privati, quando sono così, faccian perdere il sano criterio a coloro che ne sono meritamente la vittima.

Ma tempo è che noi poniam fine ai nostri ragionamenti, ricapilogando e concludendo sulle cose fin qui dette. Ci sembra dunque chiarissimo che la condotta del Governo sia stata saggia e prudente, fino a poter servire di esempio; che in massima si debba ritenere per ammessa la più larga annessione con i confinanti Stati, e che solo sia fatta questione di tempo, e forse brevissimo; che perciò non vi sia motivo a ricusare di concorrervi i capitali esteri; che non debbano temere i vicini, e molto meno le provincie di Perugia e delle Legazioni; che non abbiano ad urtarsi neppure gli Stati limitrofi, ma che al contrario in una questione, in cui il tempo ed i mezzi sono elemento primo ed indispensabile, debba prevalere la concordia nella intenzione e nei capitali, e la calma nella discussione dei rispettivi interessi; che però tutto ciò non può ottenersi che stando in guardia contro gl'intrighi degli agiotatori, e contenendoli nella giusta misura.

Finalmente poi crediamo agli interessi di tutti mirabilmente servire il concetto della Società Nazionale, che, riunendo l'unità di intenzione alla unità di azione, ponendosi mediatrice fra i bisogni e le circostanze generali e particolari, fra queste ed il Governo, può sola, se aiutata dal voto e dal concorso di tutti, compiere con utile e gloria il desiderio comune. *C.*

Cenni intorno ad alcuni rapporti delle Strade Ferrate pontificie.

L'illustre sig. conte Ilarione Petitti nella bella sua opera relativa alle strade ferrate (Capolago 1845) ebbe la degnazione non solamente di commendare più che non lo meritavamo un nostro piccolo lavoro intitolato: *Vedute che servirono di base ai proponenti delle Strade Ferrate pontificie* (pag. 316); ma di servirsene di principale argomento nell'analizzare i rapporti della strada ferrata dal confine Estense ad Ancona.

Questo lavoro, giunto per tal modo nella sua parte più importante ad una pubblicità molto più estesa di quella ristrettissima per la quale era in origine destinato, non fu però citato fra i documenti che la Società Fondatrice bolognese recentemente ha fatto inserire nel periodico *Le Strade Ferrate*, e poichè per combinazione l'uno e l'altro di noi ci troviamo ora occupati con degli studi che si riferiscono ai progetti di strade ferrate tra Ancona, Roma ed il Mediterraneo, e che ci viene da taluni rimproverato essere ciò in contraddizione coi nostri rapporti colla Società Bolognese, come se l'interesse di questa fosse pregiudicato da una continuazione della sua linea sino Roma! crediamo di non potere meglio rispondere a siffatta imputazione che col riferirci a quel nostro lavoro, reso pubblico per bontà dell'illustre conte, e che con deboli forze d'ingegno compilato, accenna senza riguardo il nostro modo di vedere nell'argomento delle vie ferrate pontificie.

Siamo forse troppo presuntuosi nell'immaginarci che le cose contenute in quel lavoro possano meritare l'attenzione del pubblico; ma avendo esso servito per base nella compilazione del primo progetto nazionale di vie ferrate pontificie, potrà chiarire certi rapporti che oggi influiscono sulla pronta esecuzione del bellissimo sistema di interne strade ferrate che il sovrano volere ha donato alla nazione. Alludiamo alla renitenza tuttora perseverante in alcune menti contro una fusione generale delle varie società imprenditrici, all'oggetto di concentrare le forze, e consolidare l'armonia indispensabile in simili grandiosi stabilimenti di utilità pubblica. E col chiarire cotali rapporti intendiamo di avere provato:

1° Che fin dalla prima origine le nostre vedute avevano per base un sistema di strade ferrate condotto sino alle porte di Roma, nè quindi meritiamo d'essere tacciati d'incongruenza, se ci interessiamo vivamente anche per quelle parti della gran linea nazionale, che nel più ristretto senso oltrepassano i limiti del primiero tratto da noi progettato.

2° Che qualunque siano le vedute di alcuni fra gli altri nostri, d'altronde rispettabilissimi signori colleghi in Bologna, noi apparteniamo a quel numero fra di essi che vivamente agogna la fusione delle due Società (Nazionale e Fondatrice bolognese) per simpatia di principii, per l'intima persuasione di servire meglio agli interessi maggiori della nazione e delle Società stesse, e per il desiderio di troncare alla radice ogni causa di disarmonia che un interesse diviso non mancherebbe d'introdurre nell'amministrazione di una così importante istituzione.

In tale occasione non possiamo tralasciare di aggiungere qualche parola intorno a quelle moderatissime censure che l'illustre sig. conte Petitti ha creduto di dover fare conoscere, allorchè nella succitata sua opera (pag. 312 a 335) parla di noi e della nostra Memoria.

Senza dubbio i sentimenti che l'illustre nostro censore qui professa sono di lui degnissimi, e se ha creduto dovere ravvisare nelle nostre vedute mancanza di concetti analoghi ai suoi, avrà, anzi ha effettivamente, ragione di non chiamarsi dal suo punto di vista con quelle inteso. Ma speriamo dalla sua e dall'altrui giustizia, che non si vorrà condannarci, se abbiamo nella nostra attitudine pratica creduto di dovere svelare candidamente i pericoli che (sia pure per effetto del gretto egoismo dei nostri tempi) minacciano gli interessi finanziari del nostro stradale, e che non altrimenti potrebbero essere repressi se non con mi-

sure adattate al male. Così anche l'amico della pace infine, non potendola evitare, si determina per la guerra, che egli per principio morale abborrisce. I suggerimenti nostri, come semplici mezzi di difesa, non ledono i santi principii del chiarissimo censore, che onoriamo ed applaudiamo al segno di volerli pienamente assecondare, ogniqualvolta ciò possa eseguirsi mediante convegno cogli emuli nostri, che garantisca il bellissimo equilibrio generale da lui immaginato. Quest'equilibrio certamente non lo crediamo un'utopia, ed abbiamo veduto degli altri Stati garantirselo vicendevolmente, senza la menoma alterazione dei politici rapporti.

Il bisogno di una duplice rotaia e di un maggiore materiale di servigio è questione assolutamente *relativa*. La frequenza delle corse, e la quantità dei veicoli di trasporto stanno in ragione diretta colla quantità dei movimenti effettivi (o che si suppongono) per una via ferrata. Se questi sono grandissimi, e paragonabili con quelli delle principali strade ferrate europee, noi volentieri aderiremo alla costruzione dell'una, ed all'aumento degli altri, e desideriamo vivamente che l'atto pratico ci conduca a quest'estremo. Ma, come si sarà veduto dalla cifra da noi esposta nel calcolo degli introiti, i movimenti da noi pronosticati sono esposti in quantità molto inferiore ancora a quella che senza incaglio, e senza pericolo potrebbe essere trasportata sopra un semplice binario, e coi materiali da noi specificati. Il nostro medio è un giornaliero movimento di circa 800 persone ed 80 tonnellate di merci, che divisi in 4 corse d'andata ed altrettante di ritorno, stabiliscono 100 persone e 10 tonnellate di merci per cadaun treno. Tali corse partendo alla medesima ora da Bologna e da Ancona, si incrocieranno nella stazione a metà strada, e basterà ordinare che il treno giunto per il primo nella stazione d'incrociamento, ove (come in generale in *tutte* le stazioni) esisterà la doppia rotaia, non passi oltre fintantochè non sia giunto quello procedente dalla direzione opposta, per eliminare ogni pericolo. Sarà minima anche la perdita di tempo, perchè l'intiero viaggio che i treni devono fare per giungere all'incrociamento non impegnando che circa 2 ore, la variazione non potrà che essere di pochi minuti.

Noi per le ragioni addotte non insistiamo, se non nel ritenere che le quantità dei binarii e dei veicoli di trasporto, accennati nel nostro progetto, siano proporzionali al quantitativo dei movimenti *da noi* supposti. Aumentandosi questi, le osservazioni del ch. censore diventano giuste, e niuno più di noi desidera che quest'ultimo caso si verifichi.

Intorno al costo più specialmente detto, noi crediamo non potersi trovare due strade ferrate più somiglianti nei loro rapporti locali (in ciò che concerne la spesa d'esecuzione) che la nostra linea di Bologna-Ancona, e quella di Lucca-Pisa, pure da noi stata progettata. Straordinario valore dei terreni da espropriarsi, vistose opere in muramento e ponti, formano nell'una come nell'altra la parte più onerosa del progetto. Abbondanza, grande attività e disinvoltura negli operanti compensano in qualche parte l'eccesso di spesa cagionato dai citati oggetti.

Ora Lucca ha finito il suo lavoro ed ha reso conto. Lire toscane 135,000 per chilom. si è la spesa totale risultata, che giustifica pienamente il nostro proprio preventivo, e prova che non sono già le *buone* amministrazioni esecutive quelle che ismentiscono la preventiva perizia del coscienzioso progettista. Altre ben conosciute cagioni v'intervengano per alterare i di lui pronostici! Il citato costo corrispondendo a scudi 22,000 romani (scarsi) per chil., la linea dal confine Estense ad Ancona di chil. 227 costerebbe scudi 4,994,000, quindi quasi esattamente la nostra perizia di 5 milioni di scudi. A condizioni morali eguali Bologna non potrà che *risparmiare* sopra cotesto costo, perchè, come già abbiamo detto, gli elementi materiali sono quasi perfettamente conformi, e se variano di qualche poco, tale variazione è piuttosto in favore che a danno dei rapporti bolognesi.

Per altro la nostra perizia non appoggiava già a questo confronto, i lavori di Lucca non esistendo in quell'epoca che come semplice progetto, ma lo citiamo oggi come la più evidente ratifica che l'esperienza ci offre per sanzionare i nostri calcoli.

Dopo queste giustificazioni, speriamo che il ch. nostro censore non vorrà perseverare nel chiedere aumento di capitali di fondazione in momento, nel quale per effetto di altre restrizioni disciplinari da lui saviamente suggerite all'oggetto di reprimere gli abusi di agiotaggio nella trattazione delle azioni, la raccolta delle soscrizioni è divenuta più del consueto difficile. Se la frequenza del concorso renderà utile il doppio binario, si sarà sempre in tempo d'eseguirlo; ma nell'incertezza del bisogno un sì considerabile aumento di spesa influirebbe di troppo sulla base economica della nostra impresa, ed allontanerebbe i *solidi* capitalisti per gettarci in braccia agli agiotatori, che sono i *soli* i quali nulla si curano del vero fondamento economico delle imprese. (*Sarà continuato.*)

Cap. G. A. Ganzoni, e Ing. Carlo Scarabelli.

Osservazioni importanti sulla strada ferrata da Bologna al Po.

Non è d'uopo dimostrare, che oggi è un assioma, essere le strade ferrate produttrici di lavori e di capitali, quindi di moralità, di ben essere, e di ricchezze; quindi di forza e di potenza per qualsiasi nazione. È consigliato da una sana economia politica, dalla morale, e dalla civiltà la costruzione di esse ovunque ne apparisca la convenienza.

Una via a guide di ferro dal Po a Bologna, destinata a stabilire, quando che sia, il quadrivio della grande rete italiana, toccherà Cento, piccola ma industriosa città, sia che essa vi passi o lo raggiunga mediante un tronco; riunirà due capitali di Legazione, Ferrara e Bologna; avrà un porto ed una dogana importantissima, Ponte Lagoscuro; attraverserà quattro popolosi e ricchi castelli, s. Venanzio, Castel s. Giorgo, s. Pietro in Casale e Corticella; percorrerà due provincie, nelle quali vivono presso che 550 mila abitanti, e transitano di continuo passeggieri e merci in molta quantità; e perciò sarà produttiva per certo di grandi vantaggi. Essa oltre ciò presenta le minori difficoltà tecniche nella sua esecuzione; e perciò il minore dispendio, da che nuovi vantaggi ancora. Quasi insensibile è il dislivello del suolo; un solo è il ponte da costruirsi sul Reno, nè di molto momento; e siamo per dire non esservi in Europa una strada di 40 chilometri, come questa, che si mostri più agevole, che non richieda l'aiuto di stranieri ingegneri, e che non presti potentissime ragioni per ripromettersi lieto avvenire e felice risultamento sia dal lato della convenienza, sia da quello della utilità. E tutto ciò, fatta astrazione dalle dottrine politiche, morali e civili che ne persuadono l'esecuzione; senza considerare al sicuro proseguimento, in tempo più o meno lontano, della linea dal Po a Padova, onde la via di comunicazione fra l'oriente e settentrione col mezzogiorno europeo, fra i mari Baltico e del Nord con l'Adriatico e Mediterraneo; e indipendentemente altresì dall'apertura di un canale da Ferrara al mare, intorno al quale verremo a ragionare fra poco.

Se non che la linea dal Po a Bologna non vedesi concessa nell'editto dell'eminentissimo sig. card. segretario di Stato del 7 novembre 1846, mentre sono accordate le altre che costeranno il triplo, il quintuplo e forse il decuplo di questa; sono previste tali difficoltà per alcune di loro, che si promettono premi per chi ne traccerà il più sicuro e meno costoso eseguimento; e mentre con essa verranno attraversate per 50 chilometri le giogaie dell'Appennino, paesi sprovisti di qualunque industria e deserti di popolazione. È vero però, e possiamo esserne confortati, che siffatta esclusione non è definitiva, nè poteva essere, partendo dalla mente del giusto e sommo Pio IX, che ama il bene di tutti i sudditi, che tutti eguali li considera, che niuna provincia vuole sopra le altre privilegiata. Ferrara, come ogni altra città pontificia, vuole progredire nella via della civiltà: Ferrara, come ogni altra città sua sorella, non può essere priva del godimento de' diritti comuni, non può aspettarsi cotanta sciagura. Nè si può non avvertire che l'esclusione della strada ferrata dal Po a Bologna non lieve danno cagionerebbe,

non che a Ferrara, a Bologna stessa, ed altre e gravissime perdite porterebbe generalmente agli altri sudditi pontificii: perciocchè sarebbe il mezzo per rendere possibile il disegno che si vagheggia da una grande e vicina potenza di aprirsi una via di ferro per l'Appennino modenese e toscano, indirettamente ad essa soggetto, affine di fare giungere così le sue truppe, quantunque volte il voglia, sollecitamente al Trasimeno. Ferrara e Bologna, lo Stato intero hanno interesse che sia approvata anche questa linea dal Po a Bologna, come tutte le altre.

La convenienza e l'utilità di essa cresceranno oltre modo, laddove il progetto, già da gran tempo approvato, del miglioramento della navigazione del Po di Volano (1) e del suo porto sia sollecitamente eseguito. È per questo miglioramento che potranno in qualunque stagione dell'anno entrare quel sicurissimo porto le barche mercantili di mare, ed esservi difese dai venti e dalle tempeste, a differenza del porto di Goro, mal sicuro e più spesso non praticabile. È per questo miglioramento che que' legni stessi potranno giungere dall'Adriatico a Ferrara sicuramente in sole ventiquattr'ore, quando, rimontando il Po, v'impiegano talvolta i 30 ed i 40 giorni per toccare ponte Lagoscuro, corrono frequenti pericoli, incontrano non lievi spese, e vanno soggetti a visite e molestie doganali. Il canale del Volano, che corre sempre nei dominii pontificii, per 80 chilometri circa, reso comodamente navigabile, e addentellatosi con la via ferrata, valerà ad avvantaggiare il commercio, ed aumentare i capitali del paese, ad aprire in pari tempo all'erario pubblico nuova sorgente di rendite. Questi sono vantaggi inerenti generalmente ad ogni via di acqua: ma è da considerarsene anche un altro, tutto suo particolare e di somma importanza politica. Il Po dalla Stellata al mare, non ostante l'articolo 109 del trattato di Vienna, non è libero alla navigazione rispetto ai dazii: anzi può dirsi tutta la navigazione trovasi in assoluto potere dell'Austria, padrona della *Maestra*, una delle foci del fiume. A ciò si aggiungano le difficoltà che incontra la navigazione or per la troppa gonfiezza, or per la troppa scarsezza delle acque, or per le nebbie, or pei venti che impediscono ai legni l'ingresso nel Po o l'uscita da esso. Queste difficoltà fecero sì che i profitti delle finanze pontificie furono mai sempre o nulli o minimi in confronto delle spese molte ed enormi; e furono cagione che il Governo accogliesse volentieri il progetto della nuova sistemazione del porto e del canale del Volano. Or però importa sommamente che non si ponga tempo frammezzo alla esecuzione, or ch'essa è necessaria ed urgente. L'Austria, come già s'accennava, pensa di mettere in comunicazione Trieste e Venezia con Livorno, e per vie appartenenti ad essa o a sovrani di sua famiglia. Il generale Vaccani, nomè di singolare celebrità, fu incaricato ad esplorare e studiare i varchi dell'Appennino modenese e toscano per praticarvi la sua strada ferrata. Da Venezia a Livorno per Peschiera, Mantova, Modena e Massa corrono 295 miglia: per Ferrara Bologna e Pistoia ne corrono sole 203. La differenza di 92 miglia è tale, che probabilmente può darsi che i passeggieri, supposto ancora che l'Austria non volesse una strada ferrata da Padova al Po, scegliessero percorrere i 50 chilometri da Padova al Po sulla via ordinaria: ma per certo poi pel trasporto delle merci i negozianti e spedizionieri non si servirebbero di sì lungo tragitto: sì bene della via di mare da Trieste a Venezia, risalendo il Po sino a Ponte Lagoscuro, dove troverebbero la via ferrata per a Livorno. Forse l'Austria porrebbe ostacoli doganali o d'altra maniera, forse vorrebbe costringere il commercio a prendere la via più lunga dell'Appennino modenese e toscano. E qui è dove si dimostra per l'appunto l'importanza ed eccellenza ne' suoi rapporti politico-finanzieri del canale navigabile del Volano: conciossiachè da Trieste o da Venezia (porti franchi) per la via di mare, entrando il porto di Volano, quindi navigando fino a Ferrara il canale, e qui trovando la strada ferrata per a Livorno, non avrebbero a percorrere, senza impedimenti doganali, e senza pericoli d'indugi di navigazione, che un tragitto lungo presso a poco come la via di terra; e perciò più breve di 92 miglia di quella vagheggiata dall'Austria per l'Appennino suddetto. Dicasi lo stesso se le merci si dirigano a Firenze, e di là a Roma ed a Napoli. Per la via navigabile e la via ferrata pontificia da Venezia a Firenze per Bologna e Pistoia il viaggio sarebbe lungo miglia 180; e per la via austriaca e modenese non meno di miglia 290. Il commercio, che curasi soltanto del proprio comodo, non lo isceglierebbe per certo: ed è questa la ragione peculiare che indusse i migliori scrittori in argomento di vie ferrate a preconizzare quella del Po a Livorno fra le migliori e più importanti alla politica ed al commercio. Sistemato il canale navigabile da Ferrara al mare, sarebbero allontanate tutte le probabilità aleatorie, che incontrar potrebbe la via ferrata dal Po a Livorno.

Il qual canale è desiderabile sia compiuto a modo di offerire i mezzi più comodi e veloci, quali sono da' nostri tempi richiesti; imperciocchè esso potrebbe fra non molto divenire la via che prenderebbero le merci, con singolare utilità del nostro Stato, da e per Venezia e Livorno non solo, ma da e per Genova e Venezia (la strada ferrata per Modena, Parma e Piemonte essendo fra le più probabili) servirebbe per due vie di comunicazione fra il Mediterraneo e l'Adriatico.

Nè questi soli (e non son pochi) sono i vantaggi che la canalizzazione del Volano arrecherebbe. Per essa avrebbe la provincia ferrarese una strada d'acqua per 100 chilometri dal Panaro al mare; la quale somministrerebbe il beneficio dell'irrigazione al suo territorio per una zona di tre o quattro chilometri lungo il canale, triplicando il valore di una vasta superficie: e lo Stato acquisterebbe per l'industria capitale, l'agricoltura, aumento non piccolo nei prodotti del pubblico erario.

La via ferrata dal Po a Bologna, la via navigabile del Volano dall'Adriatico a Ferrara sono intraprese che si appoggiano a ragioni di alto momento, politico-economico-morali. Pare che nei decreti della Provvidenza fosse scritto che esse dovessero restarsi fin qui senza effetto, perchè fossero compite solamente, come ogni altra grandiosa e magnanima, sotto il glorioso pontificato dell'immortale Pio IX. *G. P.*

(1) È questo un antico ramo del Po, che rimase abbandonato dopo che quel fiume convogliò tutte le acque pel nuovo alveo che si aperse circa il 1000 con la rotta *Siccarda*, e che ora si dice *Po di Venezia*.

Perfezionamenti tecnici

Sul sistema di M. de Jouffroy.

In un momento in cui l'esecuzione delle grandi linee di strade ferrate italiane risveglia la universale attenzione, noi crediamo opportuno di far brevemente conoscere un nuovo sistema, che uomini competentissimi affermano riserbato ad un brillante avvenire.

Malgrado i progressi fatti da questa arte ancora sì giovane delle strade di ferro, si sono rilevati vari e gravi difetti, che il sistema attuale sembra impotente ad eliminare. È noto che l'insufficiente aderenza delle ruote motrici sulle rotaie obbliga i costruttori a non adottare che pendenze debolissime, e che il parallelismo che gli assi delle locomotive e dei vagoni mantengono costantemente tra loro, e la solidarità stabilita per mezzo dell'asse in ciascuna coppia di ruote, non permettono che curve di grandissimo raggio. L'altezza del centro di gravità delle vetture presenta inoltre una grave causa di pericoli, resa più potente dalla insufficiente larghezza della via.

Il march. di Jouffroy si è applicato a togliere questi inconvenienti, e vi è pervenuto trasformando tutte le parti tanto della via che del materiale mobile.

Nel suo sistema la distanza tra le due rotaie è di *due* metri, e i pratici sanno quanti vantaggi essa presenta a paragone di quella di met. 1. 44 generalmente in uso: queste rotaie hanno la forma di quelle antiche dette dai Francesi *à bandes-plates*.

L'autore osservando che nell'ordinario sistema le rotaie dovrebbero soddisfare all'impossibile condizione di presentare una massima resistenza alle ruote motrici, ed un attrito minimo alle ruote di sostegno (il che è quanto dire essere ru-

vide e levigate al tempo medesimo), ha saggiamente pensato doversi aggiungere una terza rotaia unicamente riserbata alla forza motrice.

Quindi egli ha stabilito tra le due rotaie laterali liscie ed unite, una terza rotaia composta di un corrente di legno, la cui faccia superiore è ricoperta da una lastra di ferro striata nel senso normale all'asse della via per aumentare l'aderenza.

La locomotiva del sig. de Jouffroy è divisa in due parti: una anteriore che porta gli apparecchi di distribuzione del vapore, e l'unica ruota motrice: la parte posteriore contiene l'apparecchio generatore, ed è unita alla prima per mezzo di una cerniera verticale: ciascuna di queste parti è sorretta da un paio di ruote libere come quelle delle carrozze ordinarie.

La ruota motrice è una specie di puleggia di ferro di grandissimo diametro, la cui cavità esteriore è occupata da un cerchio di legno composto di pezzi le cui fibre convergono al centro della ruota.

I labbri della puleggia sporgono dalla superficie cilindrica del cerchio di legno, per modo che, mentre questo aderisce sulla rotaia centrale, essi abbracciano la rotaia medesima, e servono di direttori alla ruota.

Il movimento vien trasmesso dai cilindri ad un asse, che ha due rocchetti di diametro differente: ciascuno di essi porta una catena continua di trasmissione, che comunica il movimento all'asse della ruota motrice. Il conduttore, per mezzo di una leva, può fare in modo che il movimento venga operato o dall'uno o dall'altro dei due rocchetti, talchè ad una medesima velocità degli stantuffi corrispondano due differenti velocità nella progressione della macchina. Gli ingegneri comprendono tutto il vantaggio di questa disposizione.

Le vetture hanno subito una trasformazione analoga, essendo esse pure divise in due mezzi vagoni riuniti e sostenuti nel modo stesso descritto per la locomotiva.

Lo slargamento della via ha permesso di discendere la cassa fra le ruote, dal cui asse vien traversata; e quindi di abbassare sensibilmente il centro di gravità.

Suppongasi ora un convoglio formato di una locomotiva, e di vagoni di questo sistema: è chiaro che nel passaggio da un rettilineo ad una curva la ruota motrice non può abbandonare la rotaia centrale, essendo guidata dai due labbri di ferro: la parte anteriore della locomotiva dovrà inflettersi verso il centro della curva, e gli assi per conseguenza convergere al centro medesimo: le ruote non essendo solidarie, ma libere, assumono velocità proporzionali al cammino che debbono percorrere; quindi il problema delle curve sembra completamente risoluto.

Quando la locomotiva è entrata nella curva, la direzione della trazione diviene obliqua, e questa obliquità fa convergere successivamente tutti gli assi.

L'adesione del legno sul ferro striato essendo di molto superiore a quella del ferro su ferro, la forza di trazione ne risulta grandemente aumentata, e tutto porta a credere che si potranno ammettere delle pendenze del 3 e forse del 4 per cento, mentre possono ridursi le curve ad un raggio di soli 15 metri. Questa profonda rivoluzione recata nelle condizioni normali del tracciato di una strada ferrata, produrrà evidentemente una notevole economia nella spesa di costruzione, portata ora ad una cifra tanto elevata per la necessità di tenersi entro ai necessari limiti di curvatura e di pendenza.

Molte obbiezioni si elevarono da principio contro questa ardita innovazione: esse fondavansi specialmente sulla forma delle rotaie laterali, sul rapido consumo della ruota di legno, e sull'attrito che dicevasi doversi esercitare tra le ruote ed il lato verticale delle rotaie. L'esperienza era necessaria per ridurre queste obbiezioni al loro giusto valore, e noi crediamo che essa le ha quasi interamente distrutte.

L'esperimento fu fatto in Parigi, prima in un piccolo modello, quindi con una locomotiva, un tender ed alcuni vagoni di grandezza ordinaria. La strada ferrata formava un circolo di soli 30 metri di diametro.

Ammessi, per singolar favore dell'inventore, ad assistere alle prime esperienze, abbiamo potuto assicurarci che il consumo della ruota di legno era insensibile dopo molte ore di lavoro, e fosse anche maggiore, l'inconveniente sarebbe leggerissimo per la facilità di surrogare nuovi pezzi di legno ai pezzi consumati.

L'attrito delle ruote contro il fianco delle rotaie nemmeno si è verificato, poichè avendo più volte collocato un foglio di carta nel luogo in cui l'attrito doveva esercitarsi, non ci venne mai fatto di osservare che esso venisse o stracciato o tolto via, qualunque fosse la velocità di cui il convoglio era animato.

L'autore ha pure immaginato alcuni apparecchi di sicurezza, tra cui merita special menzione quello che dà il mezzo di staccare in pieno corso una parte del treno dall'altra.

Ingegnoso del pari è il freno che agisce spontaneamente su tutte le ruote in un punto, avendo l'autore messo a profitto quella pressione che tutti i vagoni di un convoglio esercitano sulla locomotiva, quando questa venga per urto o arresto repentino a rallentare la sua corsa. Questa pressione diminuisce l'intervallo che separa i vagoni tra loro, quando essi sono tirati dalla locomotiva: le leve dei freni vengono ad incontrarsi scambievolmente, e i freni sono serrati istantaneamente senza il soccorso della mano dell'uomo.

Noi pensiamo pertanto doversi tributare molta lode al valente autore di un sistema che offre riuniti i vantaggi del sistema atmosferico e di quello a vagoni articolati del sig. Arnoux, senza presentarne gl'inconvenienti, ed attendiamo che una applicazione sopra una lunga linea ne dimostri definitivamente la superiorità pratica sul sistema inglese ordinario.

Sentiamo con piacere che questa applicazione verrà eseguita sulla strada da Capua a Ceprano, e desideriamo e speriamo che i risultati corrispondano all'aspettazione, poichè i vantaggi di economia e di sicurezza che esso presenta saranno, per un paese montuoso come l'Italia, un inestimabile benefizio. *P.*

Prove del sistema a pressione atmosferica.

Si legge nella *Gazzetta privilegiata di Venezia*, che il 16 dello scorso gennaio, dal meriggio alle 4, si fecero pubblici sperimenti alla strada ferrata atmosferica, sulla parte compresa fra il bosco di Vesinet e la nuova stazione verso Saint Germain, vale a dire pel tratto di 2200 metri. Essi furono soddisfacenti a tal segno, che gl'Inglesi, i quali erano presenti e conoscevano le strade ferrate di Croydon e di Dalkeit, non esitavano a dar la preferenza a questa che è stata costruita sotto la direzione del sig. Eugenio Flachat.

In altro numero di questo giornale descrivemmo l'assieme della macchina a pressione d'aria, ond'è vano di fare una replica dell'istesso oggetto. E il lettore ricorderà che annunciammo questa prova, di cui si aspettava il risultato.

Ecco il seguito dell'esperimento.

Al segno dato, la macchina di Saint Germain comincia a fare il vuoto su tutta la lunghezza di 2200 metri; in due minuti e mezzo, o in tre minuti il barometro ascende a 35 centimetri, vale a dire a 15 millimetri per ogni minuto secondo, e il convoglio si slancia. Esso corre già con grande velocità a 200 metri dal punto di partenza, ma salito ch'è al mezzo della strada, l'influenza della china di 35 millimetri per metro si fa sentire, e la velocità diminuisce; ma ben tosto, per lo sviluppo dell'azione della macchina, la sua influenza divenendo più sensibile, il vuoto ascende a 50 ed anche a 54 centim. La velocità vien crescendo, e il convoglio arriva verso la stazione di Saint Germain con una velocità di 9 o 10 metri per ogni minuto secondo, avendo così percorso i 2200 metri che separano la stazione del Vesinet da quella di Saint Germain in tre minuti circa, vale a dire con una velocità media di 12 o 13 metri per minuto secondo.

Attenderemo ulteriori schiarimenti per pubblicarli a comune curiosità e dottrina; sempre cauti però di vedere nel nuovo sistema un beneficio grandissimo, che mai vi potremo ravvisare, meno quello della efficacia per vincere il benedetto 1 e $^1/_2$ per cento nelle salite, che è tuttora le colonne d'Ercole per le vie ferrate.

Il Direttore O. Gigli

Borsa di Roma del 12 Febbraio 1847

EFFETTI PUBBLICI

Consolidato Romano al 5 per cento godimento dal 1. trimestre 1847

	Lettera	Moneta
Apertura Sc.	— —	105 —
Chiusura »	— —	105 —

Premio di attergazione Sc. 2.

Napoli. . . .	80	50	Genova . .	18	38
Livorno. . .	15	75	Londra . .	457	—
Firenze . . .	15	72	Parigi . . .	18	32
Venezia . . .	15	75	Marsiglia. .	18	30
Milano . . .	15	80	Lione . . .	—	—
Ancona . . .	99	50	Augusta . .	47	—
Bologna. . .	99	60	Vienna. . .	—	—

Società di Assicurazioni. — Azioni di garanzia Sc. 107 13 Sc. 167 13
— effettive. . 500 — 560 —

Banca Romana. — 1,395 Azioni in circolazione di sc. 500 l'una. *Alla pari.*

Società Romana delle Miniere di ferro. — Capitale sociale sc. 600,000, rappresentato da 6,000 Azioni di scudi 100 l'una. *Alla pari.*

Società di Fonderia e Stabilimento meccanico Romano, sotto la ditta Gigliesi, Watson e Comp. — Capitale sociale sc. 60,000, rappresentato da 300 Azioni di sc. 200 l'una. *Alla pari.*

Il dividendo dell'anno 1845 fu del 16 3/4

CORSO DELLE AZIONI DI VARIE STRADE FERRATE ITALIANE ED ESTERE

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Private Pontificie				
— —	»	» »	»	»
— —	»	» »	»	»
Private Italiane				
Milano — Venezia	180	Sc. 10,000,000	»	108 3/4
— — Monza	10	575,000	»	*Senz'affari*
Firenze — Livorno	64	4,500,000	»	93 1/2
Lucca — Pisa	14	400,000	»	*Senz'affari*
Napoli — Nocera	30	2,150,000	»	*Simile*
Private Germaniche				
Vienna — Nord	158	6,700,000	16 88	172 1/2
— — Gloggnitz	56	4,800,000	12 50	120 1/2
— — Pesth	38	1,200,000	10 60	98 3/4
Berlino — Anhalt	101	4,200,000	13 68	98
— — Magdeburg	95	3,800,000		92 1/2
— — Amburgo	150	*Nuova*		99 1/2
— — Stettino	112	3,320,000	9 »	110 1/2
Slesia — Bassa	225	7,200,000	5 »	90 1/4
Magdeburg — Halberstadt	39	1,100,000	8 60	111 1/2
— — Lipsia	80	1,600,000	18 50	195
Colonia — Belgio	57	3,200,000	22 80	86 1/2

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Dusseldorf — Elberfeld	18	720,000	23 50	103 1/2
Taunus	33	1,200,000	19 60	150 1/2
Lipsia — Dresda	77	3,150,000	17 40	125
Governative German.				
Vienna — Trieste	320	*Amministrativa governativa*	7 40	*Non sono in commercio*
Bavare	137		6 30	
Badense	152		14 »	
Wurtemberghesi	7		11 60	
Brunswighensi	66		»	
Anoveresi	77		»	
Private Francesi				
Paris — St-Germain	12			F. 1040
— — Versailles (destra)	16	*Il corso delle Azioni francesi si regola sul valore di franchi 500 per Azione: il loro prodotto sarà dato con un successivo numero, non constando ancora quello dell'ultimo semestre.*		332 1/2
— — — (sinistra)	11			225
— — Orléans	76			1237 1/2
— — Rouen	86			885
— — Lyon	»			491 1/4
— — Strasbourg	»			467 1/2
— — Nord	»			642 1/2
Orléans — Bordeaux	»			540
Strasbourg — Basilea	90			208
Bordeaux — Cette	»			450

ESPOSIZIONE DI OGGETTI D'ARTE

PER VENDITA VOLONTARIA PARTICOLARE

NELLA GALLERIA DEL PALAZZO MIGNANELLI, NUM° 22, PRESSO PIAZZA DI SPAGNA

Dalle ore 10 alle 3 pomeridiane.

Consisterà questa in una scelta raccolta di antichi Dipinti ad olio in tavole, e tele dei primi Artisti; Bronzi figurati, cisellati e dorati; Smalti figurati; Gruppi in avorio; Oggetti in tartaruga, madreperla, porcellane di Sassonia, del Giappone, e della Cina; Lampadari a bracci di cristallo, decorati a fiori simili colorati; più centinaia di oggetti in filo-granato della veneziana fabbrica di Murano; Segreter in legno con figure scolpite; Casse antiche lavorate ad alto rilievo; un grande Segreter in tartaruga intarsiato, e decorato di metalli, appartenuto agli antichi duchi d'Urbino, con stemma gentilizio; diversi Scrigni di ebano, con avori graffiti, altri decorati in pietre dure; Armi antiche da fuoco del cinquecento; Armature di ferro lavorate ed incise, cioè corazze, elmi, bracciali, cosciali, guanti, maglie di ferro; Alabarde, Picche, Lancie, Mazze ferrate, Spadoni, Spade, Scudi, ed altro esistente in detta Galleria, la quale resterà aperta, per commodo dei Sigg. Amatori e Negozianti, in tutti i giorni, eccettuate le feste di precetto, dalle ore dieci alle tre pomeridiane.

Con apposito Avviso verrà accennato il giorno destinato per le Vendite all'auzione pubblica.

SOCIETA' ROMANA DELLE MINIERE DI FERRO

TUBI DI FERRO FUSO

ATTI ALL'INCANALAMENTO DELLE ACQUE DEI TETTI

Per secondare le benefiche mire del Governo, pubblicate colla Notificazione del 1° corrente di S. E. Rma il Sig. Card. Massimo Presidente della Congregazione delle Acque e Strade, la Società Romana ha fatto depositare presso la Fonderia al Vaticano una quantità considerevole di tubi di ghisa, ossia ferro fuso, atti all'incanalamento delle acque dei tetti, ed ha disposto che si dia opera alla costruzione di altro considerevole numero di essi all'uopo di esaurire ogni richiesta. In questa circostanza e per tal specie di lavori, ha praticato una riduzione sui prezzi attualmente in vigore, cosicchè essi tubi si venderanno al prezzo di scudi trenta il migliaro, ricevuti dal magazzino, e di scudi trentacinque il migliaro collocati in opera al posto.

Per tubi di misura e forma straordinaria si riceveranno le ordinazioni.

Roma. — Tipografia de' Classici Sacri, via Felice, N° 121. — *Con permesso.*

25 FEBBRAIO 1847. ANNO PRIMO. — N° 6.

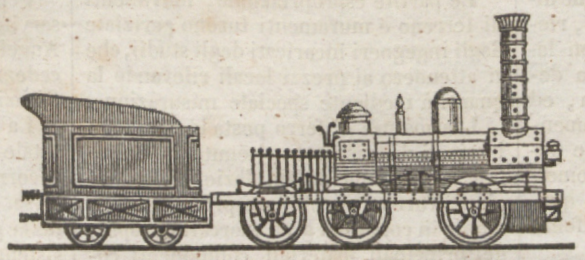
DIREZIONE
IN ROMA
Via Felice N. 121

La Locomotiva

SI PUBBLICA
ogni
GIOVEDI'

La Direzione invita i sigg. Gerenti e Fondatori delle Società di Strade ferrate, Battelli a vapore, Miniere, Ferriere ed altri grandi Stabilimenti, ad inviarle una copia dei loro Statuti, perchè se ne possa pubblicare un sunto nella *Locomotiva*. Si pregano egualmente i sigg. Gerenti di far noti i giorni delle Adunanze d'Azionisti, per poterne dar avviso al pubblico.

Le lettere, i gruppi, e qualunque articolo da inserirsi in questo Giornale, non saranno ricevuti se non affrancati.



CONDIZIONI DELL'ASSOCIAZIONE

PER ROMA
Per sei mesi. . . . . ₹ 1 00
Per un anno. 2 00

PER LO STATO E L'ESTERO
(franco ai confini)
Per sei mesi. . . . . ₹ 1 20
Per un anno. 2 40

Gli *Annunzi* saranno ricevuti al prezzo di *baiocchi due a riga* di carattere testino, divisa la pagina in tre colonne.

GIORNALE PER GLI AZIONISTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE E D'ALTRE SOCIETA' INDUSTRIALI

SOMMARIO

Strade ferrate Pontificie. — *Relazione dell'udienza accordata da S. S. alla Deputazione della Società Nazionale incaricata di presentarle lo Statuto.* — *Dati economici relativi alle linee di strade ferrate pontificie che la Società Nazionale ha presentato al Governo.* — Corrispondenza. — *Lettera del Gonfaloniere di Cento al Segretario della Presidenza Centrale della Società Nazionale.* — *Delle strade ferrate italiane, massime per rispetto alle presenti condizioni del Mediterraneo* (Giuseppe De-Vincenzi). — Strade ferrate estere. — *Decisione giuridica del tribunale di prima istanza di Livorno* (*Toscana*) *in ordine alla Società della strada Ferdinanda Maremmana* (Petitti). — Notizie diverse. — Industria. — *Proposta di una esposizione industriale italiana.* — Avviso. — Borsa di Roma.

Strade ferrate Pontificie

SOCIETA' NAZIONALE

La Commissione composta dei signori: principe Corsini, principe Conti, marchese Potenziani, avvocato Antonio Silvani, marchese Giovanni Constabili, ebbe l'onore di essere ammessa la sera di lunedì 22 corrente all'udienza di S. S.

Il march. Potenziani, presidente della Commissione che ha presieduto alla formazione dello Statuto, ebbe l'onore di presentarlo alla S. S. esprimendosi come siegue:

« La Società Nazionale le umilia col mezzo nostro una copia del suo Statuto, affinchè dalle leggi che si è date, possa Vostra Santità giudicare dello spirito da cui è mossa. Un'altra copia di questo stesso Statuto sarà subito messa in corso per ottenere per le vie regolari la superiore approvazione a forma di legge, salve le modificazioni che piacessero al di lei Governo.

» La Società nostra, per i suoi principii e per le sue regole, non offre alcun alimento all'avidità privata, quindi è nella natura delle cose, che gl'interessi privati cospirino a di lei danno. Essa si pone sotto il patrocinio della Santità Vostra per essere apprezzata dai fatti, e per essere trattata con quella imparzialità, che risplende in ogni atto del di lei benefico Governo. Soprattutto si raccomanda alla protezione della S. V., affinchè nel caso, che qualche tronco della linea indicata nella notificazione dei 7 novembre dovesse essere concesso separatamente, come, per esempio, quello da Bologna ad Ancona, non le sia interdetta la via di concorrere ad offrire a vantaggio del pubblico quelle migliori condizioni ch'essa è al caso di presentare, perchè non si trova aggravata dal peso dell'agiotaggio.

» La Società Nazionale offre alla S. V. una compatta organizzazione in tutte le Provincie dello Stato, il concorso di uomini rispettabili per ingegno, per purità d'intenzioni, e per fortuna: riunisce meglio di qualunque altra Società un maggior numero di capitali dello Stato, ed in quanto al compimento dei fondi necessarii per un'impresa così vasta, essa può giustificare di essere in favorevoli trattative, che potranno essere condotte a termine, quante volte il Governo, accordandole una condizionata concessione, l'onori della sua fiducia. L'Europa non offre in questo momento molti capitali disponibili, ma quelli che lo sono, abbiamo luogo a credere che prenderanno la via del nostro Stato, dappoichè mercè la S. V. il nostro paese ispira oggi una generale simpatia e fiducia, ed i capitali sempre affluiscono ove regna la giustizia e la saviezza. »

La Santità di N. S. accolse queste parole con somma benignità, e manifestò la sua intenzione diretta a fare incominciare simultaneamente i lavori nei diversi tronchi per fornire nelle varie Provincie lavoro alle braccia de' suoi sudditi bisognosi. - Il march. Potenziani replicò coll'assicurare la S. S., che l'intenzione della Società Nazionale è appunto questa, e che a tale effetto, quante volte la concessione le sia accordata, si propone di chiamare presso di noi i più esperti costruttori di strade di ferro, onde convenire con essi la simultanea costruzione dei differenti tronchi. Non mancò inoltre di umiliare alla S. S. la riflessione, che, quante volte fosse accordata ad una particolare Società la sola lucrosa linea da Bologna in Ancona, le rimanenti linee da Ancona a Roma, o non avrebbero oblatori, o trovandoli, le condizioni sarebbero al pubblico gravose.

La Società Nazionale è tuttora in debito di pubblicare il quadro contenente i nomi e le attribuzioni dei signori ingegneri, che dettero l'opera loro, col massimo disinteresse ed operosità non comune, negli studii tecnici preliminari di campagna. Il successivo numero sarà dedicato a compiere questo dovere. Quindi in altri numeri seguiterà un rapporto che tratti delle operazioni singolari, in cui si sono distinti.

Da esso apparirà che gli uomini d'arte del nostro Stato non hanno nulla da invidiare agli stranieri; poichè l'Italia è sempre madre fecondissima degl'ingegni e degli uomini di buona volontà.

Dati economici relativi alle linee di strade ferrate pontificie, che la Società Nazionale ha presentato al Governo.

Nella organizzazione di una Società privata destinata ad imprendere a proprio rischio e pericolo la esecuzione di una strada ferrata, o qualsivoglia altra opera di pubblica importanza, la base economica è un elemento principalissimo che va curato con tutta la premura di chi assume l'impegno della prima progettazione, onde non rimanga ingannato il pubblico, che fiducioso acquista le azioni delle inerenti imprese. Ben lo conosceva il savissimo Governo Pontificio, quando colla sua Notificazione del 7 novembre prossimo passato prescriveva alle compagnie private la presentazione delle informazioni artistiche ed economiche.

Onde corrispondere a questa prudentissima prescrizione, e per distruggere tutte quelle false notizie che l'ignoranza e le perverse mire dei maligni vanno divulgando sul merito della base economica del bel sistema di vie ferrate descritto nella governativa Notificazione del 7 novembre prossimo passato, la Presidenza centrale della Società Nazionale non ha ommesso nè premure nè spese per procurarsi tutti quei dati positivi che possono servire a ben chiarire i rapporti tecni-

ci ed economici di una impresa alla quale essa vuole dedicarsi con tutta l'energia possibile.

L'effetto di queste premure, quale si presenta sino al giorno d'oggi, viene dimostrato da' varii specchi sinottici, riepilogati nell'unico qui unito, e non lascerà di persuadere chiunque voglia degnarsi d'esaminarlo con pazienza, ed attenzione, che operasi sopra fondamento economico assolutamente solido e positivo, e che con ragione si può promettere un buon impiego di capitale a quegli che vorranno dedicare i loro fondi oziosi alle strade ferrate pontificie.

Se non si vedono in questi prospetti tutti quelli immensi guadagni che, non già l'esperienza di fatti, ma i manifesti ampollosi e mendaci di molti progettisti promettevano agli azionisti in altre imprese di vie ferrate italiane, non pertanto si dovrà nè sprezzare l'impresa nazionale nè crederla di fondamento economico meno solido delle più accreditate altre vie ferrate del suolo italiano; imperciocchè qui nulla si è voluto aggiungere alle cifre reali ottenute dalle investigazioni effettivamente eseguite, ritenuto che debba preferirsi una promessa di guadagno considerevole piutostochè esorbitante, che emerge da dati solidi e sicuri, alle assicurazioni senza limite nè fondamento da altri avventate, e che non possono non essere smentite dal fatto.

Nel compilare i prospetti allegati, si ha prima di tutto fatto esaminare tecnicamente le linee descritte dalla Notificazione 7 novembre p. p.; e siccome specialmente al passaggio dell'Appennino più di un andamento presentavasi eseguibile, ma che nel ristretto tempo di tre mesi non sarebbe stato possibile di esaminarli tutti colla necessaria esattezza, la Società Nazionale principiò collo studio della linea più breve, ed il resultato di quello servì di base ai calcoli economici.

Non per questo essa tralasciò di intraprendere gli studii degli altri andamenti adattati, al fine di ottenere e potere presentare al Governo un chiaro confronto quando sarà il tempo di decidere sulla scelta della linea da mettersi in esecuzione. Anzi sono già a quest'ora vicino al loro termine quelli che riguardano l'andamento del Chiaggio, e si presentano assai favorevoli, e quelli per Ascoli sono contenuti in un lavoro che la Società acquistò dall'ingegnere Carlo Scarabelli.

Contemporaneamente si ebbe ricorso alle autorità per conoscere l'entità della circolazione di persone e merci; e se in quanto alle prime non si poterono avere (non ostante le molte premure dimostrate dalle autorità) tutti i dati desiderati, ed in quanto alle ultime i prospetti avuti dalla compiacenza della Direzione delle dogane non concernano che le merci di estera procedenza, pure non mancavano sufficienti notizie per comporre un insieme di elementi di calcolo, come non lo potevano avere avuto in prevenzione migliore qualsivoglia altra impresa di strade ferrate.

In quanto all'analisi del conto, si è proceduto col seguente sistema.

Le partite espropriazione, movimenti di terreno e muramenti furono periziate dagli ingegneri incaricati degli studii, che si attennero ai prezzi locali rilevando la quantità mediante speciale misurazione.

L'armatura di ferro posta in opera, ed i veicoli di trasporto, ritenuta indubitabile l'esenzione d'ogni dazio d'introduzione, furono calcolati sui prezzi, attualmente in corso nei gran mercati europei, dei principali materiali componenti cotali oggetti.

Per le stazioni si credette dovere ammettere senz'altro dettaglio una spesa conforme a quelle effettivamente state impiegate in altre vie ferrate già state eseguite.

Aggiunto a quanto sopra ciò che sembrava ragionevole a titolo di spesa straordinaria, costruzione di gallerie sotterranee, spesa di progetto, di organizzazione sociale e di perdita d'interesse, si concluse col resultato del quadro sommario unito, che regge al confronto di tutte quelle altre imprese che sono sorte in località e sotto condizioni analoghe alle pontificie. Per vieppiù provarlo, si presenta nel detto quadro un confronto delle sei principali divisioni di strade ferrate pontificie con diverse altre estere state eseguite in circostanze possibilmente conformi alle nostre. Il costo di quelle fra di esse che hanno il binario doppio di rotaie fu ridotto al semplice binario.

Nel tassare il probabile futuro movimento annuo di persone, si è proceduto col seguente principio:

Passeggieri che percorrono la linea intera.

N. 200 biglietti per giorno, ossiano 73,000 per anno.

Movimento interno a piccola distanza

600,000	per $^1/_5$	di linea tra Roma e Ceprano
450,000	— $^1/_2$	di linea tra Roma e Foligno
250,000	— $^1/_2$	di linea nelle Marche
550,000	— $^1/_3$	di linea nelle Legazioni per Bologna

Civitavecchia ha tutto in percorrenza intera.

Per quelli che potessero ritenere troppo considerevole il movimento interno attribuito alla divisione di Foligno di fronte a quello esposto per la divisione di Bologna, vien fatto presente che si è operato così, perchè la prima delle citate due divisioni senza dubbio avrà l'affluenza del transito tra Roma e la Toscana, tra Roma ed Ancona, e tra Roma ed il governo di Perugia, e perciò un movimento *d'intera percorrenza* di molto superiore ai 200 biglietti a tutti egualmente stati attribuiti. Per contro la divisione di Bologna, mentre probabilmente presenterà un movimento interno superiore alla cifra esposta nel presente quadro, stenterà di avere il numero di passeggieri di percorrenza intera ad essa stato assegnato.

Per le merci d'interna circolazione ha servito di guida l'opera statistica del sig. Angelo Galli, e per quelle di estera procedenza i sopraccitati dati forniti dalla Direzione delle dogane.

La citata Statistica a fog. 55 tassa la totale spesa di trasporto degli oggetti occorrenti ai bisogni della popolazione in sc. 5,000,000 annui. Tre quinti circa della popolazione essendo interessati nel sistema di strada ferrata adottata dal Governo, ne emergerebbe che sc. 3,000,000 dovesse importare la loro tangente spesa di trasporto.

Ritenuto che la via ferrata offra un risparmio di *due terzi* sulle spese attuali, essa verrebbe a percepire per cotesto titolo la somma di . . . . . sc. 1,000,000

Per oggetti di estera procedenza lib. 38,517,433 pari a tonnellate 13,000, che alla media spesa di trasporto di sc. 5 per tonnellata, pari a baiocchi 17 per 100 libbre, importano . . . . . » 65,000

Somma sc. 1,065,000

e tale è per appunto il prodotto in totale che presenta quel medio movimento di 50,000 tonnellate annue, accordato nel quadro sommario unito alle varie divisioni, in ragione di distanza importando

sc. 170,000	per Roma—Ceprano
37,000	detta—Anzio (da Civitalavinia)
105,000	detta—Civitavecchia
210,000	detta—Fuligno
260,000	detta—Ancona
285,000	detta—Bologna

sc. 1,067,000 compresi gli oggetti diversi, che per altro appartengono ad una categoria separata.

Per la spesa di esercizio si è tenuta una base larga assai, col calcolare

sc. 0 19	a titolo di	manutenzione di strada, stazione e mobili
0 20	—	combustibile e spedizione
0 10	—	amministrazione
0 06	—	deprezzamento dei veicoli ec.

sc. 0 55 per ogni chilometro percorso, locchè corrisponderebbe al tanto per cento esposto nel quadro sommario.

Ed in ultima analisi rimane, come dal quadro sommario, anche premessa una equa considerazione a titolo di spese imprevedute e di riserva, coll'aggiungere al costo risultato di sc. 17,678,512 altri sc. 3,061,688., un medio provento del 6 $^4/_5$ per cento sul capitale, ripartito in modo, che nessuna delle divisioni renderebbe meno del 5, nessuna più dell'8 per cento.

(*Vedi il Quadro sommario alla pag. seg.*)

QUADRO di costo, prodotto, e movimento delle strade ferrate comprese nella Notificazione del 7 Novembre 1846 col confronto del costo di varie altre estere

DIVISIONE DI LINEE	DISTANZE	COSTO DI PERIZIA	FONDO DI RISERVA	CAPITALE SOCIALE	PRODOTTO DELLE PERSONE			PRODOTTO DELLE MERCI			PRODOTTI DIVERSI	TOTALE DELL' INCASSO	TOTALE DELLA SPESA	PROPORZIONE DELLA SPESA	ESUBERANZA	DIVIDENDO
	M. R.	Scudi	Scudi	Scudi	Numero	Prezzo	Scudi	50,000 TONNELLATE	a Sc.	Scudi	Scudi	Scudi	Scudi	Scudi	Scudi	
Roma — Ceprano	80	2,716,640	283,360	3,000,000	200,000	1 20	240,000		3 20	160,000	10,000	410,000	205,000	50 %	205,000	6 4/5 %
Ramo d'Anzio	16	597,600	42,400	440,000	73,000	0 24	17,520		0 64	32,000	5,000	54,520	27,260	»	27,260	6 1/5 »
Roma — Civitavecchia	48	1,312,800	187,200	1,500,000	73,000	0 72	52,560		2 »	100,000	5,000	157,560	78,780	»	78,780	5 1/4 »
Roma — Appennino	100	4,434,447	865,553	5,300,000	305,000	1 50	458,250		4 »	200,000	10,000	668,250	320,760	48 %	347,490	6 1/2 »
— — Ancona	90	4,024,170	975,830	5,000,000	250,000	1 50	375,000		5 »	250,000	10,000	635,000	330,200	52 %	304,800	6 1/10 »
— — Bologna	133	4,792,655	907,345	5,500,000	255,500	2 »	511,000		5 30	265,000	20,000	796,000	350,240	44 %	445,760	8 »
	467	17,678,312	3,061,688	20,740,000	1,156,500		1,654,330			1,007,000	60,000	2,721,330	1,312,240		1,409,090	6 4/5 %

ANALISI DEL COSTO PER MIGLIO

DENOMINAZIONE DELLE STRADE	ESPROPRIAZIONE	PIANO STRADALE	ARMATURA	GHIAIA	STAZIONI	VEICOLI	SPESE GENERALI	TOTALE
Roma — Ceprano	Sc. 2,000	Sc. 8,000	Sc. 12,000	Sc. 850	Sc. 3,000	Sc. 4,608	Sc. 3,500	Sc. 33,958
Ramo d'Anzio	500	4,000	12,000	850	2,000	4,000	1,500	24,850
Roma — Civitavecchia	1,000	6,000	12,000	850	2,000	4,000	1,500	27,350
Roma — Foligno	3,000	13,725	14,000	850	2,000	4,608	2,500	40,683
— — Ancona	2,570	18,185	14,000	850	2,000	4,608	2,500	44,713
— — Bologna	4,000	10,635	12,000	1,000	2,625	3,615	2,260	36,035
Milano — Venezia	1,890	7,740	13,600	500	1,890	5,555	2,445	33,620
Firenze — Livorno	2,115	8,505	12,554	600	2,500	7,500	1,920	35,694
Lucca — Pisa	3,360	4,320	11,040	850	1,800	3,750	4,920	30,040
Vienna — Nord	1,500	8,750	12,800	500	(nelle spese gener.)	(nelle spese gener.)	3,595	27,145
Badensi	4,316	12,904	11,564	(nel piano stradale)	4,981	3,425	1,210	38,400
Berlino a Stettin	—	—	—	—	—	—	—	36,750
Lipsia — Dresda	—	—	—	—	—	—	—	25,460
Taunus	—	—	—	—	—	—	—	26,160
Magdeburgo — Lipsia	—	—	—	—	—	—	—	30,000

Medio di tutte 15 per Miglio . . . . Sc. 32,724

Corrispondenza

Il Gonfaloniere di Cento al Segretario della Presidenza Centrale della Società Nazionale.

Nel rapporto letto da V. S. Illustrissima in un'adunanza di codesta Presidenza centrale della Società Nazionale delle strade ferrate, e pubblicato nel num. 2 del Giornale *La Locomotiva*, proponendosi di fare inchiesta al Sovrano perchè dia alle comuni il potere di entrare a far parte della predetta Società, mi reco a premura di significarle che la Comune di Cento si compiace di essere fuori del caso; giacchè, trattandosi di un'impresa essenzialmente nazionale, oltre l'individuale concorso, che in questa città fu così numeroso, che ne restò giustamente ammirato chiunque vide il calcolo comparativo delle azioni acquistate ne' paesi posti sotto la presidenza residente in Bologna, si volle che vi entrasse anche il concorso pubblico, l'uno e l'altro ritenendosi egualmente dovuto ad un'opera della nazione; e tanto fu approvato nel Legatizio dispaccio che le trasmetto, pregandola di pubblicarlo nel più prossimo numero del suddetto Giornale a doverosa lode dell'eminentissimo Preside di questa provincia.

Cento, 9 febbraio 1847.

Il Gonfaloniere Giuseppe Borselli.

All' Illmo. sig. Gonfaloniere di Cento

Applaudisco il pubblico Consiglio per aver accolta la mozione fatta da codesta Magistratura per l' acquisto di num. 60 azioni nella Società Nazionale delle strade ferrate, allo scopo di corrispondere alle beneficenze sovrane, e di fruire de' guadagni, che ne possono derivare dalla grandiosa impresa; e mentre approvo la determinazione scadente dall' atto consigliare dalla S. V. Illustrissima accompagnato con foglio n. 98, resta Ella abilitata a sottoscriversi per conto del comune per l' acquisto delle sopradette azioni, valendosi dei mezzi assegnati dallo stesso Consiglio, e con la solita distinta stima mi confermo, ec.

Ferrara, 21 del 1847.

G. Card. Ugolini.

Delle Strade ferrate italiane, massime per rispetto alle presenti condizioni del Mediterraneo.

Lettera ad O. Gigli, Segretario della Presidenza Centrale Romana (1).

Mio carissimo Gigli, tu mi dimandi che siasi detto e proposto nell'ultimo nostro Congresso scientifico intorno alle strade ferrate italiane, ed io specialmente che pensi sul miglior loro ordinamento. E certo non potevi ricercarmi di cosa che più mi stesse a cuore: chè, o io m'inganno, o veggo daddovero nelle strade ferrate uno de' principalissimi semi donde al presente potrà venire all' Italia quella rigenerazione civile ed economica, che, se non sarà valevole a tornarci all'antica nostra grandezza, dovrà almeno ritorci dalla vergogna, che pur or troppo sofferiamo, di vederci annoverati fra le ultime delle incivilite nazioni europee. Nè con altri meglio che con te poteva io desiderare di ragionar queste cose: perocchè, oltre dell'amicizia grandissima che è fra noi, e della somma stima che io fo della tua rara dottrina e delle altre tue piuttosto uniche che rare qualità, ben so come sei in mezzo dei più bei progetti, che ora a questo proposito fannosi in Italia. Sol mi duole che non potrò scrivertene che leggiermente, tra perchè il mio animo non lieto mal saprebbe sottoporsi a grave fatica, e perchè senza metter tempo in mezzo bramo soddisfare ai tuoi desiderii.

Vana cosa sarebbe dirti come, fra le ricerche che nel Congresso di Genova hanno maggiormente richiamato l'attenzione dell'universale, sia stata principalmente questa delle nostre strade ferrate: e veramente città forse in Italia non vi ha ora che più di Genova mostri di curare queste discussioni. Temendo che il falso spirito di municipio, questo veleno pestifero d'Italia, non venisse a guastare anche l'ordinamento delle nostre strade ferrate, fu desiderio di alcuni che questa ricerca entrasse nei nostri Congressi scientifici, che, riunendo come in una sola famiglia i dotti tutti della penisola, assai più agevolmente posson conoscere i particolari e generali bisogni italiani. Pochi privatamente ne cominciammo a discutere; ma presto moltissimi si unirono a quei primi: ed il nostro egregio comune amico cav. Cesare Cantù raccolse i risultamenti di queste conferenze; e nella tornata de' 25 settembre li espose alla sezione di geografia in forma di quesiti, i quali furono i seguenti:

1. Qual sarà il punto di partenza della grande strada ferrata italiana.

2. Se economicamente e tecnicamente sarà preferibile una linea unica, la quale tortuosamente passi per Napoli, Roma, Firenze, lateralmente comunicando ai due litorali, ovvero due linee lungo i due lati della penisola con comunicazioni trasversali.

3. Nell'una soluzione e nell'altra, quale sarà la direzione che la linea e le linee avranno a seguire.

4. Nella ipotesi delle due linee, quale dovrà di preferenza incominciarsi.

5. Quale sarà il principale punto d'incrociamento.

6. Quali sieno i punti più opportuni a fine di giungere nel modo più utile ai bacini del Rodano, del Danubio e del Reno.

7. Di quali fra queste vie tra l'Italia e i Transalpini convenga raccomandare preventivamente la costruzione, come quella che meglio porrà l'Italia in corrispondenza coll'Europa.

8. Se potrebbe tracciarsi in Italia una linea di vie ferrate in relazione coi progetti già conosciuti, la quale sia la più breve di tutte le comunicazioni fra il cuore di Europa ed il Levante.

9. Quali sistemi amministrativi nelle condizioni dei paesi italiani sembrano preferibili per la costruzione delle vie ferrate.

E dopo essersi tenuta intorno a questi punti una non breve discussione, perchè vari furon gli avvisi, fu creata una Commissione per meglio studiare quest'importantissima materia, e riferire ai Congressi avvenire. La quale Commissione è composta del principe C. L. Bonaparte presidente, principe di Luperano vicepresidente, cav. C. Cantù segretario, B. Paris Sanguinetti vice-segretario, cav. A. Balbi, ing. M. Bancheri, prof. G. F. Baruffi, ispettor generale Brunetti, ing. G. Bruschetti, prof. R. Busacca, avv. C. Carfora, cav. Chiodo gen. del genio marittimo, B. Cini, cav. G. Codemo, duca S. Altemps, avv. N. de Luca, G. Devincenzi, M. Erede, prof. F. Ghibellini, cav. G. Giorgini, Lurati cons. del cantone del Ticino, cav. P. S. Mancini, march. A. Mazzarosa, ing. L. F. Menabrea, ispettore generale Mosca, avv. T. Perifano, conte L. Sauli, generale cav. Vacani, e prof. Ab. Palomba.

Ora per dirti qual sia il mio avviso intorno al migliore ordinamento delle strade ferrate in Italia, fa mestieri che io mi faccia un poco più da alto. Verrà un giorno, ed io inchino a credere che non sia molto lontano, che la nostra penisola sarà solcata per ogni verso da molte linee di questo nuovo e maraviglioso mezzo di riunione: ma ora sul principio dobbiamo rivolger l'animo alle linee principali, e per la maggior loro importanza, e più ancora per assicurarci tutti quei vantaggi che ne possiamo avere, e che ne potrebbero esser tolti, e forse per sempre, da altre nazioni più diligenti. Non si può in ispecie a questi giorni parlar di commercio in Italia senza tener ragione in primo luogo del Mediterraneo. Ben sai come questo mare è il gran campo ove si è sviluppata fin dai tempi antichissimi la civiltà con tutte le sue arti. Senza del Mediterraneo forse l'Europa sarebbe ancora, come diceva Herder, quello che ora è la Tartaria o l'interno dell'Africa. La civiltà, nata nelle ridenti regioni dell'Asia, di mano in mano si sparse per tutte le coste mediterranee, e sì splendidamente rifulse in Grecia e in Roma. La divina Provvidenza par che avesse eletto queste contrade per educarvi questa magnifica pianta della civiltà, e che

(1) Pubblichiamo una lettera del ch. signor De-Vincenzi sulle linee ferrate italiane. La quale lettera riportandosi particolarmente alla questione discussa nel Congresso di Genova, sebbene ora forse non sia più per destare quell'interessamento che avrebbe avuto se gli Stati centrali dell' Italia non si fossero ancora, come già sono, irrevocabilmente dichiarati sulla direzione delle principali loro linee; pure è di grande importanza dal lato storico della discussione di questo generale scopo italiano; nè può essere del tutto senza utilità e profitto per lo sviluppo ulteriore della rete ferrata in Italia.

le sue radici prendessero alimento e vita dalle acque mediterranee: sicchè nudrita sul mare della Grecia, sparse la sua benefica ombra sull' imperio orientale, e trapiantata in Italia ed in Roma sì crebbe, che negli antichi tempi ricoprì tutte le coste del Mediterraneo, e ne' moderni qui produsse quei semi, che poi fecondati presso altre nazioni europee e transatlantiche, ingenerò l'attuale incivilimento. Ma prima che il commercio, le industrie e quasi tutte le altre arti salutari della civiltà passassero presso altre nazioni in modo da togliercene il primato, molti secoli trascorsero. Luminoso, splendido fu l'agone riserbato all'Italia nel Mediterraneo; chè per ben due volte ne fu quasi la sola dominatrice, cioè nei tempi romani e nel medio evo. Chi studia nella storia le cagioni dei fatti e non i fatti stessi, che di per se nulla dicono, ben ravviserà nelle acque del Mediterraneo, siccome quelle che hanno agevolmente riavvicinate le contrade meglio favorite da natura, la maggior parte delle nostre grandezze. L'Oriente e l'Occidente sono stati sempre legati fra loro coi vincoli del traffico, e questo cambio delle merci sin dell' ultimo Oriente e dell'Occidente, è stato e sarà sempre il massimo commercio del mondo. Prima del decimoquinto secolo l'unica via che univa l'Occidente all' Oriente era il Mediterraneo, e sappiamo qual floridezza e potenza abbiano godute molte regioni per essersi sapute avvantaggiare di questo commercio. L'ultimo esempio di possanza e grandezza che può venire dal commercio del Mediterraneo e dell' Oriente noi lo troviamo nei giorni più splendidi della nostra storia moderna. Celebrate per ogni dove son la potenza e floridezza che Genova, Venezia, Pisa ed Amalfi ritrassero da quei traffichi. Ma non solo queste repubbliche, ma tutta Italia era ricca e potente a quei giorni pel commercio del Mediterraneo e dell' Oriente. Infiniti erano gli stabilimenti, i possessi e le relazioni italiane nel Mediterraneo, e quante erano le nostre città litorali e grandi e piccole mantennero, allorchè non furono contrariate, attivissimo questo commercio. Tutte queste città ricordan ora con dolore uno stato più florido dell' attuale, e tu ne rinvieni la cagione principalmente nella perdita di questi traffichi. Ai tempi che Genova, Venezia e Pisa già signoreggiavano il Mediterraneo, la nuova monarchia delle Sicilie, prima potenza marittima di que' tempi, facendo sventolare le sue gloriose e vincitrici bandiere nei regni di Tunisi, di Algieri e di Tripoli, nelle isole di Malta e di Gerbe, nella Dalmazia e nella Tracia, e fin alle porte della stessa città di Costantino, rendea sempre più stabile la sua potenza commerciale. Oltre di Amalfi e Napoli, riandando le memorie delle città marittime di questa estrema parte d'Italia, trovo come Salerno, Gaeta, Sorrento, Ortona, Barletta, Trani, Bisceglia, Molfetta, Bari, Monopoli, Brindisi, Otranto, Taranto, ed infinite altre erano assai fiorenti pei traffichi dell' Oriente. Da molti di quei lidi dai quali ora appena si vede sciogliere qualche barca pescareccia o qualche piccola nave pel commercio delle vicine coste, nei tempi di mezzo movevano navigli da guerra e da traffichi per l'Oriente, e ben sai qual numero di combattenti e di pellegrini escissero da questi porti per la riconquista di Terra Santa. Inutile è il ricordare come alla prosperità delle nostre città litorali tenesse dietro quella delle città dell' interno della penisola, e qual fosse unitamente alla potenza commerciale la floridezza delle nostre agricolture, la nostra potenza industriale e la nostra grandezza: i quali beni, più che dai grandi avvenimenti del secolo XV, ne sono stati tolti specialmente dalle interne cagioni che tanto han lacerata questa nostra comune patria. Vero è che la barbara dominazione ottomana, che invase le più importanti coste del Mediterraneo e chiuse tutte le vie dell' ultimo Oriente, la nuova via per le Indie di Vasco de Gama ed il trovato del nostro Flavio Gioia, e finalmente la scoverta del nuovo mondo renderono deserto il Mediterraneo e ne cacciarono ogni commercio: ma ben noi avremmo potuto o impedire la totale decadenza del Mediterraneo coll' ostare all' invasione musulmana, o concorrere colle altre regioni nel commercio oceanico, se avessimo ben saputo avvalerci delle nostre forze, e se, in cambio di adoprarle per distruggerci vicendevolmente, l' avessimo collegate a comune utilità. E così sventuratamente per non aver saputo conoscere i suoi veri interessi, l' Italia fin d' allora decadde come potenza commerciale, industriale e politica, e le sue sorti non si scompagnarono da quelle del Mediterraneo.

(*Sarà continuato.*)

Giuseppe De-Vincenzi
Membro della Commissione delle strade ferrate italiane dei Congressi scientifici d'Italia.

Il signor ingegnere in capo Federico Scotti, nativo di Milano, si è recato da Vienna a Roma in compagnia del distinto architetto romano cavaliere Raffaele Rigel, e nel giorno 22 corrente ebbe l'alto onore di potere umiliare alla Santità del Sommo Pontefice Pio IX una Relazione stampata in Vienna intorno alle strade ferrate dell' Europa e dell' America, ed intorno al tracciamento delle strade ferrate nello Stato Romano.

Questo distinto ingegnere ebbe il primo, nel 7 aprile 1837, l' incarico dal signor barone Rotschild di tracciare e livellare col personale a lui subordinato la prima strada dell' Austria detta del Nord: ed i suoi primi studii d' ingegnere consacrò in Ancona come aggiunto al catasto degli Stati Pontificii sotto il regno di Pio VII nel 1818.

A questi lavori aggiunse il detto ingeg. altre opere comprovanti la sua attività e studii e viaggi fatti in tutta l'Europa sopra il passaggio delle Alpi e sopra la costruzione delle strade e dei ponti in ferro, in catene ed in pietra. Le quali opere vennero encomiate dall' *Osservatore di Londra*, e dalla *Gazzetta d' Augusta* 4 aprile 1837.

Siccome poi la costruzione delle strade ferrate ha d' uopo del valido sostegno dell' architettura, poichè questa forma parte essenziale alle medesime; così al prelodato signor Scotti si è associato il distintissimo architetto romano signor cavaliere Raffaele Rigel, di cui egli fa menzione nel suo opuscolo delle linee ferrate; non solo per essere egli assai commendato in Vienna a motivo di varie fabbriche colà erette, e segnatamente per quella ben intesa, e sontuosa della Banca Nazionale costruita sulla strada detta Herengasse; ma ancora per un progetto di linea ferrata eseguito a Dublino in Irlanda.

Questi ha già compilato un suo progetto intorno alle stazioni principali da erigersi sulle strade ferrate dello Stato Pontificio, ed è autore dell' opera intitolata: *Enciclopedia della nuova architettura*: notissima per il suo gran merito.

Egli è nostro desiderio che il sig. Scotti si occupi delle nostre strade ferrate, e della meccanica specialmente delle macchine locomotive, dei vagoni e delle ruotaie, di cui ci porse un saggio colla presentazione di tutti i dettagli umiliati a Sua Santità.

Queste macchine, giusta il volume XII della Società d' Industria, pagina 72, non solo sono pari colla loro attività e forza alle macchine inglesi ed americane, ma molte di esse superano nel loro perfezionamento le suindicate, e si potranno anche eseguire nel nostro Stato, mercè l' attività del signor Scotti, il quale si prefige di aumentare l' industria nazionale coll' occupare il nostro popolo anche in questo importante ramo d' industria.

A. C.

Strade ferrate estere

Decisione giuridica del tribunale di prima istanza di Livorno (Toscana) in ordine alla Società della strada Ferdinanda Maremmana (1).

Tutti coloro che attendono a conoscere il processo dell' ordinamento delle vie ferrate italiane, sanno che alcuni speculatori livornesi, incitati dai sigg. Mastiani-Brunacci e Bonajuto Paris Sanguinetti,

(1) Questo articolo, che fa conoscere lo stato vero della Società della strada Ferdinanda maremmana, vale anche a provare di quali triste conseguenze sia cagione l' agiotaggio. Il ch. sig. conte Petitti, che de' suoi articoli onora questo giornale, fra poco ne spedirà uno, col quale intende a provare come al Governo Pontificio converrebbe il definire le direzioni, e l' ordinamento delle vie ferrate. Ma siccome la progettazione particolareggiata richiede tempo e maturità, questa potrebbe essere utile per aspettare che siano passate le difficoltà presenti di mettere insieme i capitali.

prevalendosi delle favorevoli tendenze del governo toscano per la sua Maremma, nella quale vennero ormai profuse ingenti somme, con iscarso risultato finora, attesa la difficile e malsana condizione dei luoghi, idearono di proporre una via ferrata da Livorno al confine pontificio della dogana del Chiarone, per Grosseto, epperciò attraverso la Maremma suddetta. Pingendo in manifesti illusorii *profittevolissima* quella speculazione, essi riuscirono a spacciare in massima parte all'estero le 32 mila azioni di lire 1000 toscane caduna (di cui 500 beneficiarie, dai promotori intanto lucrate), e coll'appoggio del favore del principe, ottennero una concessione di 120 anni a vece di 100 addimandati, con ogni possibile facilitazione atta a far credere *di lontano* ottima la speculazione medesima. Se non che, all'occhio de' veggenti, sembrando essa in vece affatto iperbolica e rovinosa, e costituire unicamente una mera speculazione d'agiotaggio, essa tale venne denunciata alla pubblica opinione, e ne derivò che i creduli azionisti, dopo avere versati, a cautela dell'osservanza de' patti della concessione, $^2/_{20}$ del fondo sociale, aperti finalmente gli occhi, si ricusarono a pagamenti ulteriori, e chiesero, troppo tardi in vero, al governo toscano: non accordasse la concessione definitiva, permettesse in vece lo scioglimento della Società, e la risoluzione d'ogni obbligo d'essa, colla restituzione dei detti $^2/_{20}$.

Il governo ricusò la domanda, e mandò anzi riunire il Consiglio d'amministrazione, presieduto dal Mastiani, col Sanguinetti per segretario, onde, avuta l'anzidetta definitiva concessione, in adunanza generale, esponesse alla Società lo stato dell'esordiente impresa, e provvedesse all'incominciamento de' lavori. Il Consiglio, mentre continuava a magnificare l'impresa con bei discorsi, non si lasciò mancar prima il procacciatosi soccorso di una eruditissima apologia, nella quale, permettendolo la toscana censura, non si risparmiarono le contumelie a coloro, che avevano osato dubitare che la strada in discorso fosse la *più amena*, la *più sana*, la *più utile* di quante sarebbero nella penisola aperte. L'erudizione e le contumelie, abbenchè esposte da riputatissima penna, *per conto* degli speculatori suddetti, non essendo ragioni, combattute del resto senza replica da coloro che generosi vollero difenderci, mentre noi credevamo, quanto ad esse, dover tacere, non impedirono che l'impresa avvilita cadesse in compiuto discredito. Ondechè gli azionisti, recatisi in buon numero all'adunanza generale tenuta in Livorno il 20 ottobre 1846, chiesero ad essa lo scioglimento della Società e la restituzione dei $^2/_{20}$. Ma, siccome aveasi avuto cura di non porre tale quistione nel novero di quelle da trattarsi, o, come dicono, *all'ordine del giorno*, il presidente e segretario suddetti, mancomale, ne ricusarono la discussione, negando la parola al mandatario incaricato di promuoverla. Questo, vedendosi vietato ogni mezzo di difendere e far valere la sua proposta, protestando ritiravasi, e con esso uscirono la maggiorità degli intervenuti. Erano codestoro in tutto 250, rappresentanti 10,840 delle 32,000 azioni. Usciti i dissenzienti in numero di 185, rappresentanti 8,700 azioni, solo rimasero a deliberare 65 consenzienti, rappresentanti 2,140 azioni, ed eccedendo quegli intervenuti rimasti il numero di 50 fissato per la legalità dell'adunanza, questa deliberò, siccome voleano nell'interesse proprio li sigg. Mastiani e Sanguinetti, e gli assenti avendosi di regola come approvanti, sebben fossero opponenti, s'ebbe per legale quel convocato.

Gli opponenti suddetti, con molti altri Viennesi, ricorsero allora alla via giuridica, intentando lite al Consiglio ed al Governo, per ottener sentenza, che dichiarasse sciolta la Società, nulla l'adunanza, falso ed alterato il verbale d'essa, restituibili i pagati $^2/_{20}$, non osservati i patti sociali. Erano essi difesi da due celebri giurisconsulti toscani, gli avvocati Guerrazzi e Salvagnoli; ma ciò malgrado furono compiutamente condannati perfino nelle spese. - Senza intendere di ledere in modo alcuno il rispetto che debbesi alla *cosa giudicata*, siaci soltanto lecito notare, che l'emanata sentenza, coi lunghi suoi motivi, tutti favorevoli ai convenuti, fatta con molto strepito di trionfo di pubblica ragione, e mandata per copia autentica anche a coloro che han la sfortuna di non pensare come li sigg. Mastiani e Sanguinetti, tale sentenza punto non muta lo stato della pratica, e non migliora d'un centesimo la speculazione, alla quale anzi, se pur fosse possibile, aggiunge ancora discredito. Così probabilmente pensò lo stesso tribunale livornese, quando alla pag. 17 de' motivi suddetti, dice, che gli attori non hanno altro modo di sciogliere la Società, fuori quello di ricusare il pagamento degli altri $^{18}/_{20}$ delle azioni al portatore per essi comprate, lasciandole così decadere e perimere, con perdita dei $^2/_{20}$ prima pagati a cautela delle assunte obbligazioni. Egli è a questo partito appunto, che probabilmente s'appiglieranno i medesimi. Il governo toscano certo può far spendere nel principio de' lavori le lire 3,200,000, cui montano que' $^2/_{20}$. Il Consiglio certo può cercare di vendere le azioni decadute e perente, per trovare altri azionisti. Ma troverà essa acquisitori in un'impresa così screditata, dove il solo lucro positivo fu quello delle 500 azioni beneficiarie lucrate dai promotori? .... Mentre ne dubitiamo assai, crediamo si possa conchiudere, che tutta l'autorità più assoluta impiegata dalla più decisa volontà, che tutte le sentenze possibili de' tribunali, che tutto l'acume del più ingegnoso giuocatore di borsa (massime nell'epoca che corre di crisi generale, per cui le stesse azioni di Società per imprese veramente profittevoli trovano difficilissimo spaccio), non mai potranno avere efficacia che basti a dar credito alle azioni della via maremmana, ed a porre il Consiglio d'essa in grado di raccogliere i fondi occorrenti (di molto eccedenti inoltre la somma calcolata), onde continuare e mandare a termine gl'incominciati lavori, condannati perciò a restare nella perpetua condizione d'esordio minimo, e nulla più. Ma si oppone: cessata la crise, anzicchè perdere i $^2/_{20}$, i possessori d'azioni, vedendole riprender credito, torneran ad aprire la cassa loro, e tanto più, se il governo toscano, interessatissimo all'impresa, le accorderà nuovi favori, come p. e. l'assicurazione d'un interesse minimo, per cui s'inspirerà nuova fiducia ai capitalisti. Rispondiamo, che anche ammesso, che il governo toscano non esitasse ad imporre sì fatto aggravio all'universale per migliorare la speculazione tutta privata di cui si tratta, del che sembra lecito dubitare, se si avverte al gran peso di cui già sono all'erario i lavori della Maremma, ed alla moderazione che un governo paterno debbe praticare nell'imporre li sudditi, resterebbero sempre due gravissime difficoltà insuperabili. 1° Il non mai sperabile congiungimento con una linea pontificia, nessuna delle decretate, o prevedibili nel futuro, dovendo per certo venir mai alla Dogana del Chiarone. 2° L'impossibile esercizio, almeno per molto tempo dell'anno, in cui que' luoghi sono abbandonati dagli stessi indigeni per causa della mal'aria; perocchè, anche supposto fondato il parere compiacente che un dottissimo professore ha dato allegando inesistente il pericolo pe' viaggiatori, atteso il breve tempo del transito (tempo che sarebbe tuttavia ben maggiore di quello calcolato, se si consulta la carta corografica della Maremma in cui passerebbe la strada, nella qual carta sono indicati i luoghi malsani), sempre sarebbe evidente il pericolo per coloro che sarebbero a quell'esercizio addetti, e dovrebbero permanentemente risiedere in que' luoghi. Tutte queste considerazioni, esposte senza prevenzione alcuna, ci sembrano darci ancora diritto a conchiudere, come altra volta, che *la speculazione della strada ferrata maremmana fu un raggiro dell'agiotaggio, il quale non avrebbe dovuto trovare appoggio e protezione*; perocchè, sebbene esso principalmente abbia danneggiato i creduli azionisti esteri, fruttando ai promotori l'utile delle azioni beneficiarie, ed i premi e provvisioni lucrati sullo spaccio delle azioni, cotesti vantaggi, conseguiti col mezzo del gioco, non avrebbero dovuto rendersi facili coll'accreditare, siccome fecesi, una speculazione fondandola sur allegazioni men vere.

Questo Giornale, dedicato a muover guerra continua all'agiotaggio, dovea registrar questi fatti e questi riflessi, acciò almeno servano per l'avvenire d'utile insegnamento ai governanti come ai governati.

Conte Ilarione Petitti.

La Gazzetta universale di Augusta in un suo recentissimo numero ci fa conoscere che non ostante la decisione del Tribunale di Livorno, nella causa delle strade ferrate di Grosseto, o piuttosto in conseguenza della medesima, li proprietari di ventimila delle trentaduemila azioni di cui si compone la questionata impresa di Grosseto hanno depositate le necessarie somme presso la Banca di Vienna in garanzia della loro solidità, e per provare che, essendo tali azioni in mano di chi ha mezzi per potere adempiere ai propri impegni, la dimanda di liquidazione non può ritenersi provocata da altro motivo che dalla intima persuasione nutrita da una considerevole maggioranza di compartecipanti (in seguito degli studii difinitivi ora giunti a loro cognizione) d'essere l'impresa priva di base economica, mentre in origine era stata progettata con tutt'altro convincimento.

Domandiamo se non sarebbe ora il momento di eliminare tutte queste questioni, che degradano al maggior segno una istituzione di sì grande pubblico interesse, mediante una conciliazione del genere di quella che fu proposta dalla Società generale d'imprese industriali italiane, e che saremo ad inserire in un futuro numero del presente Giornale dopo avere fatto precedere qualche notizia relativa alla citata Società conciliatrice.

(*X.*)

Notizie diverse

Si sta facendo fra Vliessingen e Anversa un telegrafo elettrico, che sarà della più grande importanza per il commercio del Belgio. Per mezzo di questo telegrafo elettrico alcuni minuti bastano per conoscere in Anversa il genere di merci arrivato nel porto di Vliessingen, le quali merci possono vendersi in questo mercato avanti che i bastimenti, discendendo la Scelda, siano giunti ad Anversa.

La concorrenza fra i grandi porti del Reno e della Scelda cresce ogni giorno, specialmente nel commercio coll'Alemagna. La città di Amsterdam ha potuto esperimentare di qual importanza sia il trasporto che gli offrono le strade ferrate, malgrado la navigazione sul Reno.

Treni straordinarii di merci, composti di 17 e 18 vagoni, pienamente carichi, vanno giornalmente da Amsterdam, sulla strada ferrata Renana, e questo numero sarà ancora aumentato quando la strada sarà unita a Rotterdam, intorno a che si lavora continuamente. Il trasporto delle merci sulle strade del Belgio è in proporzione ancora più forte.

— La direzione della strada ferrata di Magonza e Ludwigshafen ha richiesto agli azionisti un terzo versamento di 10 per cento. Ciò prova che questa strada, del cui proseguimento molti dubitavano, sarà immancabilmente eseguita.

Industria

Proposta di una esposizione industriale italiana.

Francesco Lattari da Fuscaldo nel congresso scientifico tenuto in Napoli propose un'esposizione industriale italiana. Questa importante istituzione, che è stata adottata da tutti i popoli civili d'Europa, e dagli Stati Uniti d'America, si vide nella nostra Italia nella Sardegna e nel regno delle due Sicilie (1). Intendimento del Lattari si è di fare un'esposizione italiana, e non di uno Stato parziale, e che sia nel tempo, e nella città ove risiede il congresso scientifico. Ecco le ragioni che lo determinano a ciò. Il commercio italiano decaduto per la scoperta dell'America deviò dalla penisola. Ora che torna all'antica via, è di sommo utile che la nostra Italia mostri a' suoi popoli, ed agli stranieri lo stato dell'industria, perchè sorga dall'esposizione una calda emulazione che li invogli a far meglio, ed a raggiungere quelle nazioni che già ci fur discepole. Il confronto delle manifatture de' diversi Stati servirà ad animarci a superarci l'un l'altro: queste son le gare, non le rancide antipatie per cause che sono per lo più ignote alle popolazioni, ma di cui tuttavia rimane l'odio ed il disprezzo.

Gli scienziati co' loro lumi, e coll'efficacia della loro autorità saranno di grande eccitamento ed utilità ai fabbricatori, perchè adottino que' miglioramenti che detta la scienza. Ma questi vantaggi gli ha svolti il sig. Lattari assai acconciamente nel seguente modo.

1°. Accomunamento delle idee industriali de' diversi produttori italiani, e trionfo delle più sulle meno perfette, ossia, tendenza generale ad una unità miglioratrice dell'industria della penisola.

2°. Riunione delle voci tecniche adoperate dalle diverse provincie d'Italia, e però grande agevolazione materiale per la compilazione del dizionario tecnologico del nostro paese.

3°. Precauzione utilissima che tutti i produttori userebbero nel lavorio delle proprie fatture, conoscendo anticipatamente di dover essere giudicate da tutta Italia, ed importanza italiana che acquisterebbero i primi e le seconde.

4°. Emulazione che nascerebbe tra i produttori ed i governi della penisola per offrire in mostra migliori prodotti.

5°. Sommissione di tutti gli oggetti dell'industria peninsulare agli occhi di tutti gli scienziati d'Italia, e salutari consigli che questi potrebbero dirigere nello stesso momento a tutti i produttori del paese.

(1) Il giorno 16 gennaio 1847 è stata pubblicata in Firenze una notificazione colla quale s'invitano i manifattori toscani a portare i loro prodotti industriali a Firenze pel mese di settembre. Questa esposizione suol farsi ogni tre anni.

6°. Maggior conoscenza che l'Italia acquisterebbe di tutte le proprie produzioni, e perciò maggiore smercio di esse nell'interno e nell'esterno della penisola.

I governi furono invitati ad aiutare ed a proteggere tale istituzione, ma vi si ricusarono; per lo che al congresso di Genova molti bravi italiani assunsero di far condurre a loro spese i prodotti dell'industria del loro Stato all'esposizione. Pel nostro presero sì bell'incarico il principe di Canino D. Carlo Bonaparte, e il duca D. Serafino D'Altemps.

Enrico Castreca Brunetti.

Avviso

I Signori Associati alla Locomotiva, *e coloro che anderanno ad associarvisi, restano avvertiti dirigere l'importare della loro obbligazione, le loro firme, e reclami ai rispettivi Sigg. Direttori postali od incaricati, residenti come appresso.*

Acquapendente – Direttore della Posta.
Alatri – Can. D. Giov. Batt. Mastracca.
Albano – Can. D. Giov. Batt. Silvestroni.
Anagni – Can. D. Bernardino Passa.
Ancona – Prof. D. Raffaele Martelli.
Bologna – Giuseppe Gambetti imp. postale.
Cagli – Direttore della Posta.
Camerino – Direttore della Posta.
Civitacastellana – Bernardino Sega.
Civitavecchia – Direttore della Posta.
Fabriano – Niccolò Castreca Brunetti.
Faenza – Ercole Brunelli imp. postale.
Fano – Direttore della Posta.
Fermo – Francesco Alessandrini imp. postale.
Ferrara – Giuseppe Favretti imp. postale.
Foligno – Vincenzo Trabalza imp. postale.
Forlì – Attilio Pasini imp. postale.
Fossombrone – D. Ferdinando parr. Capalti.
Frosinone. – D. Gius. Marchetti vic. parroco.
Gubbio – Pio Mazzolini.
Macerata – Luigi Porchiesi imp. postale.
Narni – Stefano Terenzi imp. postale.
Nepi – D. Giuseppe Can. Cosimi.
Orvieto – Direttore della Posta.
Perugia – Antonio Prina imp. postale.
Pesaro – D. Domenico Fontana.
Ravenna – Direttore della Posta.
Rimini – Direttore della Posta.
Ronciglione – Direttore della Posta.
Senigallia – Massimo Perilli imp. postale.
Spoleto – D. Valentino Can. Tordelli.
Terni – Pietro Fabri nell'officio postale.
Terracina – Gennaro del Prete Mangoni impieg. postale.
Tivoli – D. Celestino Can. Della Vecchia.
Tolentino – Carlo Naldini imp. postale.
Velletri – Direttore della Posta.
Viterbo – Direttore della Posta.

Il Direttore O. Gigli

Borsa di Roma del 19 Febbraio 1847

EFFETTI PUBBLICI

Consolidato Romano al 5 per cento godimento dal 1. trimestre 1847

	Lettera	Moneta
Apertura Sc.	— —	104 50
Chiusura »	— —	104 50

Premio di attergazione Sc. 2.

Napoli. . .	80	25	Genova . .	18	36
Livorno. . .	15	72	Londra . .	464	—
Firenze . . .	15	75	Parigi . . .	18	36
Venezia . . .	15	72	Marsiglia. .	18	30
Milano . . .	15	80	Lione . . .	—	—
Ancona . . .	99	40	Augusta . .	46	90
Bologna. . .	99	60	Vienna. . .	—	—

Società di Assicurazioni. — Azioni di garanzia Sc. 107 13 Sc. 167 13
— effettive. . 500 — 560 —

Banca Romana. — 1,395 Azioni in circolazione di sc. 500 l'una. *Alla pari.*

Società Romana delle Miniere di ferro. — Capitale sociale sc. 600,000, rappresentato da 6,000 Azioni di scudi 100 l'una. *Alla pari.*

Società di Fonderia e Stabilimento meccanico Romano, sotto la ditta Gigliesi, Watson e Comp. — Capitale sociale sc. 60,000, rappresentato da 300 Azioni di sc. 200 l'una. *Alla pari.*

Il dividendo dell'anno 1845 fu del 6 3/4

CORSO DELLE AZIONI DI VARIE STRADE FERRATE ITALIANE ED ESTERE

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Private Pontificie				
— —	»	» »	»	»
— —	»	» »	»	»
Private Italiane				
Milano — Venezia	180	Sc. 10,000,000	»	108 1/2
— — Monza	10	575,000	»	*Senz'affari*
Firenze — Livorno	64	4,500,000	»	93 1/2
Lucca — Pisa	14	400,000	»	*Senz'affari*
Napoli — Nocera	30	2,150,000	»	*Simile*
Private Germaniche				
Vienna — Nord	158	6,700,000	16 88	172
— — Gloggnitz	56	4,800,000	42 50	120
— — Pesth	38	1,200,000	10 60	98 1/2
Berlino — Anhalt	101	4,200,000	13 68	98 1/4
— — Magdeburg	95	3,800,000		94
— — Amburgo	150	*Nuova*		99 1/4
— — Stettino	112	3,320,000	9 »	110
Slesia — Bassa	225	7,200,000	5 »	— —
Magdeburg — Halberstadt	39	1,100,000	8 60	112
— — Lipsia	80	1,600,000	18 50	196
Colonia — Belgio	57	3,200,000	22 80	86 3/4
Dusseldorf — Elberfeld	18	720,000	23 50	105
Taunus	33	1,200,000	19 60	151
Lipsia — Dresda	77	3,150,000	17 40	124
Governative German.				
Vienna — Trieste	320	*Amministrazione governativa*	7 40	*Non sono in commercio*
Bavare	137		6 30	
Badense	152		14 »	
Wurtemberghesi	7		11 60	
Brunswighensi	66		»	
Anoveresi	77		»	
Private Francesi				
Paris — St-Germain	12			F. 1032
— — Versailles (destra)	16	*Il corso delle Azioni francesi si regola sul valore di franchi 500 per Azione: il loro prodotto sarà dato con un successivo numero, non constando ancora quello dell'ultimo semestre.*		340
— — — (sinistra)	11			215
— — Orléans	76			1235
— — Rouen	86			860
— — Lyon	»			490
— — Strasbourg	»			467
— — Nord	»			610
Orléans — Bordeaux	»			557 1/2
Strasbourg — Basilea	90			205
Bordeaux — Cette	»			450

PUBBLICAZIONI DELLO STABILIMENTO TIPOGRAFICO DEI CLASSICI SACRI

BIBLIOTECA CLASSICA SACRA

O SIA RACCOLTA DI OPERE RELIGIOSE, EDITE ED INEDITE, DAL SECOLO XIV AL XIX, ORDINATA E PUBBLICATA DA OTTAVIO GIGLI

Ciascun' opera di questa *Biblioteca* è stampata contemporaneamente in due sesti diversi: in-8° piccolo, simile alla *Biblioteca Silvestriana;* e in-4° grande a due colonne, con carta di buona qualità e nuovi caratteri.

Ogni mese se ne pubblica: dell' edizione in-8, un Volume di 250 pagine circa, legato alla rustica con copertina stampata, al prezzo di *Paoli tre romani* (fr. 1. c. 65); e dell' ediz. in-4, un fascicolo di 64 pag. di stampa, con copertina stampata, al prezzo di *Paoli quattro romani* (fr. 2 c. 20). — 48 Volumi sono stati già pubblicati.

Opere pubblicate

S. Aurelio Agostino (Secolo XIV) — *Della Città di Dio*, volgarizzamento del buon secolo, ridotto alla vera lezione, col confronto di più testi a penna e stampati, da Ottavio Gigli (2a edizione); 10 volumi in 8o.

Abate Isaac (Secolo XIV) — *Collazione*, stampata per cura del P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona. 2 vol. in-8o.

Beato D. Giovanni dalle Celle, ed altri (Secolo XIV) — *Lettere* coll'aiuto di varie stampe e mss. recate a miglior lezione dal P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona. 1 vol. in-8o.

Fro Belcari (Secolo XV) — *Prose edite ed inedite*. 5 vol. in-8o.

S. Giovanni Crisostomo (Secolo XIV) — *Opuscoli* volgarizzati. Testo di lingua corretto da molti errori, per cura del P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona (2a edizione); 2 vol. in-8.

Giovanni Pietro Maffei (Secolo XVI) *Vite di diciassette Confessori di Cristo*. 5 vol. in-8o.

Sforza Pallavicino (Cardinale) — (Secolo XVII) *Istoria del Concilio di Trento*, con aggiunte inedite e note tratte da varii autori. 18 volumi in-8o.

Del medesimo — Opere edite ed inedite. — *Se il Principe debba esser letterato.* — *Trattato intorno alla superbia.* — *Trattato sulla Provvidenza.* — *Trattato del Bene.* — *Arte della Perfezione cristiana.* 9 vol. in-8o.

P. Domenico Cavalca (Secolo XIV) — Opere edite e inedite, rivedute sopra i migliori codici. — *La Mondizia del Cuore.* — *L'Ammonizione a Santa Paola.* — *L' Esposizione del Pater noster.* 1 vol. in-8o.

Opere preparate per la stampa

P. Domenico Cavalca — *Vite de' SS. Padri*, con un confronto generale de' codici italiani.

Queste *Vite* sono il più bel documento in prosa che ci ha lasciato in fatto di lingua l'aureo trecento; ed essendone il confronto quasi condotto a fine, in breve si spera di poter metter mano alla stampa, che sarà fatta con ogni possibile diligenza.

Autore incerto — *Cento Meditazioni di S. Bonaventura sulla Vita di Gesù Cristo;* volgarizzamento antico toscano, cavato dai mss. per cura del P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona.

Questo prezioso testo di lingua, che è pur citato dai sigg. Accademici della Crusca, del quale non sono fin qui pubblicate che quaranta Meditazioni, sarà dato ora per la prima volta tutto intero.

Si accorderà ogni agevolezza riguardo al modo di pagare alle persone che bramino associarsi alla completa Biblioteca.

Roma. — Tipografia de' Classici Sacri, via Felice, N° 121. — *Con permesso.*